Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Der Handelskrieg mit U-Booten Bd. 2.

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.

Der Krieg zur See 1914-18

Der Handelskrieg mit U-Booten

.2.

94
.4
S7
V
C

E. S. Mittler & Sohn

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

E. v. Mantey

Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. der Universität Kiel
Vorstand des Marine-Archivs

Der Handelskrieg mit U-Booten

Zweiter Band:
Februar bis September 1915

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Berlin 1933 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Der Handelskrieg mit U-Booten

Bearbeitet von

Arno Spindler

Konteradmiral a. D.

Zweiter Band:
Februar bis September 1915

Mit 8 mehrfarbigen Steindruckkarten und 10 Textskizzen

Berlin 1933 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

DEC 5'34

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1933 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

940.4512
S757h
v.2

Vorwort.

In dem vorliegenden Band beginnen die Unternehmungen der U-Boote gegen den feindlichen Handel. Fast jede Fahrt stellt schon durch den Kampf mit den Naturgewalten und durch das Überwinden vieler technischer Schwierigkeiten hohe Forderungen an Körper und Geist. Zähe Ausdauer, Hingabe bis zum vollen Einsatz werden überall bewiesen, aber geschildert werden konnten nur die Kampfhandlungen sowie die Vorgänge, welche das Ergebnis der Unternehmungen beeinflußt haben und bestimmend für das seemännische und taktische Handhaben der U-Boote gewesen sind.

Im allgemeinen sind nur die Namen der Kommandanten der U-Boote erwähnt worden; denn wie auf keinem anderen Kriegsfahrzeug der Marine verkörpert und beseelt der Kommandant des U-Boots die Waffe, im Angriff unter Wasser sieht nur sein Auge den Feind, er führt das Boot zum Schuß, von seiner Sicherheit, Ruhe und Erfahrung hängt der Trefferfolg ab. Doch wie auf keinem anderen Kriegsschiff ist jeder Mann der U-Bootsbesatzung dauernd zum Gelingen des Ganzen von höchster Bedeutung. Alle, die auf ihrem Posten Rühmenswertes geleistet haben, gebührend zu würdigen und ihre Namen zu nennen, ist leider nicht möglich gewesen. Das gilt in hohem Maße von dem Maschinenpersonal und den Leitenden Ingenieuren.

Eine wichtige Ergänzung der knappen Schilderung der Unternehmungen bilden die beigefügten Karten. Auf dieses Kartenmaterial ist besonderer Wert gelegt worden. Die Monatskarten zeigen die Wege der Boote sowie ihre Standorte in dem Zeitpunkt jeder Kriegshandlung und zu jeder anderen Stunde. Die auf den Karten und im Text verzeichneten versenkten Handelsschiffe haben bis auf wenige Ausnahmen ermittelt werden können. Zum Teil ist dies erst in letzter Zeit möglich gewesen, als die Quellen der fremden Staaten zur Verfügung standen. Die

Historische Abteilung der englischen Admiralität und das französische Marineministerium haben das Marine-Archiv in dankenswerter Weise unterstützt.

Einen beträchtlich größeren Umfang als sonst bei militärischer Geschichtschreibung nimmt bei der Darstellung des U-Bootskrieges der politische Teil ein. Es ist nicht Sache eines militärischen Werkes, sich mit der Politik auseinanderzusetzen, daher wurden nur die politischen Tatsachen als solche gegeben. Die Politik steht bei dem U-Bootskrieg nicht im Hintergrunde, sondern bildet einen wesentlichen Bestandteil der Kriegführung. Der U-Bootskrieg ist durch die Politik, diese aber auch durch den U-Bootskrieg dauernd stark beeinflußt worden. Aus diesem Grunde sind die wichtigsten politischen Noten, Berichte und Denkschriften zumeist in ihrem vollen Umfange unmittelbar in den Text selbst in Kleindruck aufgenommen worden. Das Lesen der Dokumente im Gange der Handlung soll dazu beitragen, die Entwicklung des Militärischen und des Politischen so verständlich zu machen, wie es aus den Gedankengängen der verantwortlichen Persönlichkeiten entstanden ist. Es sind aber nicht alle politischen Noten usw., die mit dem U-Bootskrieg in Verbindung stehen, wiedergegeben worden, sondern nur die, welche auf die Kriegführung von unmittelbarem Einfluß gewesen sind.

Häufig kommt im Zusammenhange mit Schiffsversenkungen der Ausdruck „nach Prisenordnung" vor. Die Prisenordnung war nach den Regeln des Völkerrechts für einen Handelskrieg mit Kreuzern aufgestellt. Für die U-Boote bestand ein international anerkanntes Recht im Sinne der Prisenordnung nicht. Ein solches Gewohnheitsrecht mußte sich das U-Boot erst selbst schaffen. Die Prisenordnung gab den Kommandanten der Kriegsschiffe während der Dauer eines Krieges das Recht, feindliche und neutrale Kauffahrteischiffe anzuhalten, zu durchsuchen und sie ebenso wie die auf ihnen befindlichen feindlichen und neutralen Güter zu beschlagnahmen und *ausnahmsweise* zu vernichten, wenn das Einbringen der Prise aus militärischen Gründen nicht möglich war. Über die ausnahmsweise erfolgende Vernichtung sowie über die Behandlung aller an Bord befindlichen Personen enthielt die Prisenordnung eine Reihe von Bestimmungen,

die das U-Boot nur in seltenen Fällen voll erfüllen konnte. Wenn daher der Ausdruck gebraucht wird, daß ein U-Boot „nach Prisenordnung" verfuhr, so bedeutet dies, daß es sich in seiner Handlungsweise nach Möglichkeit dem Verfahren eines Überwasserkreuzers anzupassen suchte.

Die weitere Entwicklung des U-Bootsbaus ist in diesem Bande nicht behandelt worden, da in dem Zeitraum von Februar bis September 1915 nichts wesentlich Neues zu verzeichnen ist.

Der Band zeigt, wie die Führung auf allen Gebieten des U-Bootskrieges, dem militärischen, dem technischen, dem politischen und wirtschaftlichen, vor Unbekanntem stand. Die Grenzen des Erreichbaren mußten erst während des Ganges der Kriegshandlungen gefunden werden. Manche Unsicherheit und manches Fehlgehen der Entschlüsse ist dadurch zu erklären. Wenn solches in diesem Seekriegswerk festgestellt wird, so ist dies niemals geschehen, um Kritik an den handelnden Personen zu üben, sondern allein um nutzbringende Lehren daraus abzuleiten.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
1.	Die Kriegsgliederung der deutschen U-Bootsstreitkräfte und ihre Stützpunkte zum Handelskrieg von Februar bis September 1915	1—13
2.	Der Handelskrieg der U-Boote der Hochseeflotte von Anfang Februar bis Anfang April 1915	14—56
3.	Der Beschluß des Führers der U-Boote und des Flottenkommandos vom 10. April 1915, die Dover-Straße zu meiden . .	57—63
4.	Der Anfang der U-Flottille Flandern bis Mitte Mai 1915 . .	64—67
5.	Die Wirkungen der Eröffnung des U-Bootskriegs auf die europäischen Neutralen und England	68—72
6.	Die U-Boote der Hochseeflotte auf dem Wege um Schottland, in der Nordsee und an der englischen Ostküste Anfang April bis Anfang Mai 1915	73—85
7.	Die Versenkung des englischen Passagierdampfers „Lusitania" durch „U 20" am 7. Mai 1915. — Die ersten politischen und militärischen Folgen	86—103
8.	Die Fortsetzung des Handelskriegs durch die U-Boote der Flotte von Anfang Mai bis Ende Juli 1915	104—135
9.	Die UB-Boote der U-Flottille Flandern von Mitte Mai bis Ende Juli 1915. Der Weg durch die Dover-Straße	136—158
10.	Der zweite Notenwechsel nach dem „Lusitania"-Fall zwischen dem Präsidenten der Vereinigten Staaten und der deutschen Regierung. 10. Juni und 8. Juli 1915	159—175
11.	Die 3. „Lusitania"-Note des Präsidenten Wilson vom 21./23. Juli 1915	176—194
12.	Die Anfänge des Handelskriegs der U-Boote im Mittelmeer	195—207
13.	Handelskrieg mit U-Booten in der Ostsee	208—209

Seite

14. Die U-Flottille Flandern: Die UB-Boote im August und September; die Minenunternehmungen der UC-Boote . . . . . 210—240

15. Die Fortsetzung des Handelskriegs mit den U-Booten der Hochseeflotte im August und September in der Nordsee, den anschließenden nordischen Gewässern und an der englischen Ostküste 241—248

16. Die letzten Handelskriegsunternehmungen an der Westküste Englands von Ende Juli bis Ende September . . . . . 249—267

17. Die politische Erledigung des „Arabic"-Falles und die militärischen Folgen für die Leitung des U-Bootskriegs . . . . 268—287

Militärisch-politische Schlußbetrachtung . . . . . 288—292

Namen der mit den verlorenen U-Booten vom Februar bis September 1915 gebliebenen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften . . . . . 293—297

Personenverzeichnis . . . . . 298—299

Sachverzeichnis 300

Textskizzen und Karten.

Gezeichnet von Vermessungsdirigent **A. Herzog.**

Textskizzen:

Skizze		Seite
Nr. 1.	Angriff von „U 29“ auf die „Große Flotte“. 18. März 1915. (Nach englischen Angaben.)	37
Nr. 2.	Feindliche Minensperren gegen deutsche U-Boote in dem Seegebiet östlich der Dover-Straße, ausgelegt von Anfang Oktober 1914 bis Mitte Februar 1915. (Nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Krieg bekanntgeworden sind.)	61
Nr. 3.	Richtung der Unternehmungen der Flandern-UB-Boote zum Handelskrieg in den Hoofden. April bis September 1915. . . . . folgt auf	66
Nr. 4.	Weg der Flandern-UB-Boote an Calais—Gris Nez vorbei. Ende Juni bis Anfang Juli 1915.	151
Nr. 5.	Deutsche U-Bootsminensperren vor der Themsemündung. Juni bis September 1915. . . . . folgt auf	220
Nr. 6.	Deutsche U-Bootsminensperren vor und in den Downs und vor Calais und Dünkirchen. Mai bis September 1915. . . . . folgt auf	224
Nr. 7.	Deutsche U-Bootsminensperren bei Orfordneß. Juli bis September 1915.	228
Nr. 8.	Deutsche U-Bootsminensperren vor Yarmouth und Lowestoft. August und September 1915.	230
Nr. 9.	Weg der Flandern-UC-Boote durch die Dover-Straße. August bis September 1915.	233
Nr. 10.	Feindliche Netze in der Dover-Straße 1915. (Nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Kriege bekanntgeworden sind.) Kurse von „U 32“ und „U 33“ Ende März und Anfang April 1915.	237

Karten:

Sonderblatt: Erläuterungen und Zeichenerklärung zu Karte 1—8,

Karte 1. U-Bootshandelskrieg im Februar 1915,
" 2. " " März 1915,
" 3. " " April 1915,
" 4. " " Mai 1915,
" 5. " " Juni 1915,
" 6. " " Juli 1915,
" 7. " " August 1915,
" 8. " " September 1915,
am Schluß des Bandes.

Uhrzeiten: Mitteleuropäische Zeit.

---

1. Die Kriegsgliederung der deutschen U-Bootsstreitkräfte und ihre Stützpunkte zum Handelskrieg von Februar bis September 1915.

Bei Beginn des Handelskriegs der U-Boote im Februar 1915 waren sämtliche für die Verwendung in den Gewässern um England verfügbaren 21 U-Boote[1]) dem Kommando der Hochseestreitkräfte zugeteilt und in deren Stützpunkten in der Deutschen Bucht der Nordsee zusammengezogen. Die strategische Lage dieser Ausgangsstellung war für einen Handelskrieg gegen England so wenig günstig, wie für die deutsche Seekriegführung gegen England überhaupt. Die Hauptströme der englischen Seezufuhr kamen von Westen, sie strebten in überwiegender Stärke nach der Themse und den großen Häfen der englischen Westküste, Liverpool, Bristol-Cardiff. Die in den Häfen der englischen Ostküste mündende Einfuhr trat dagegen beträchtlich zurück. Schon seinem grundlegenden Bericht vom 27. Dezember 1914[2]) hatte der Führer der U-Boote der Hochseeflotte, Korvettenkapitän Bauer, die entsprechenden statistischen Berechnungen vorangestellt[3]). Der Englische Kanal und die Eingänge zur Irischen See waren demgemäß von vornherein als die Haupttätigkeitsgebiete der U-Boote ins Auge gefaßt worden. 450 sm jedoch betrug die Entfernung von Helgoland durch die Dover-Straße bis in die Mitte des Englischen Kanals, 750 sm bis an den Südeingang zur Irischen See, von der Ems aus nur 50 sm weniger; beträchtliche Marschstrecken waren es, welche die Ausdauer von Personal, Maschinen und Brennstoff beanspruchten, nur um an den Weg des Gegners zu gelangen.

---

[1]) Am 26. 2. 15 stieg diese Zahl durch das Hinzutreten von „U 23" aus der Ostsee auf 22 Boote.

[2]) Siehe Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 1, S. 217.

[3]) Aus dem Bericht des F. d. U.:

Newcastle	14½	Mill. ts. Handelsverkehr,
Hull	8	" " "
Themse	24	" " "
Southampton	11	" " "
Plymouth	7½	" " "
Bristol und Cardiff	29¾	" " "
Liverpool	26	" " "

Die Besetzung der belgischen Küste und ihrer Ausfallpforten gegenüber England — Brügge, Zeebrügge und Ostende — hatten darum den Admiralstab in Berlin sogleich in lebhafte Bewegung versetzt. Mehrere Denkschriften des Admiralstabs vom Oktober 1914 legen Zeugnis ab von den Gedanken der den Seekrieg überblickenden Leitung, wie der klar zutage tretende strategische Wert der belgischen Häfen aufs schnellste und wirkungsvollste für die deutsche Seekriegführung nutzbar zu machen sei. Die möglichst beschleunigte Überführung von U-Booten zur Verwendung im Englischen Kanal war der erste und wichtigste der Pläne. 250 sm Anmarsch von Helgoland, 200 von der Ems her waren zu sparen, 400 bis 500 sm im ganzen für jede nach Westen durch die Dover-Straße gehende U-Boots-Unternehmung. Eine wesentliche Ausdehnung der Tätigkeitsdauer der U-Boote vor der feindlichen Küste und eine Steigerung ihrer Reichweite nach Westen stand so in naher Aussicht. Noch während die Besetzung zu Lande in der Entwicklung war, vier Tage bevor der Stab der Marine-Division von Antwerpen nach Brügge verlegt wurde, war diese am 17. Oktober 1914 vom Admiralstab aufgefordert worden, umgehend und telegraphisch über die Brauchbarkeit der Flandernküste als Stützpunkt für U-Boote zu berichten.

Über die technische Eignung der Häfen war alsbald Klarheit geschaffen. Überraschend hatte sich herausgestellt, daß die Hafen- und Werftanlagen in Ostende, Zeebrügge und Brügge vom Feinde unversehrt verlassen worden waren. Sodann ergab sich, daß Ostende für die Instandhaltung von U-Booten ohne weiteres über die notwendigsten Hilfsmittel verfügte, die in kurzer Zeit zur Vollkommenheit ergänzt werden konnten, so daß Ostende die gegebene Werft für U-Boote war. Zeebrügge bot sich, neben Ostende, als Bereitschafts- und Aufnahmehafen; Brügge, der Standort des Generalkommandos der Marine-Division, des späteren Marinekorps[1]) — durch ausreichend tiefe Kanäle mit Zeebrügge und Ostende verbunden —, war durch seine rückwärtige Lage gegen Beschießung von See geschützt und konnte, außer zur Instandsetzung, als Ruhepunkt sowie zur Ausrüstung und Versorgung der U-Boote wie auch anderer Streitkräfte dienen.

Schwach bestellt war es hingegen zunächst mit der Sicherheit der Flandernküste von See her und aus der Luft. Beschießungen der Küste und Landstellungen durch englische Seestreitkräfte wiederholten sich oft, mit Fliegerangriffen von der nahen feindlichen Landfront war stets zu rechnen, auch bestand Minengefahr vor den Hafeneinfahrten. Mit großem Nachdruck und gefördert durch tatkräftige Mitwirkung des Admiralstabs und des

[1]) Durch Kabinettsorder vom 8. 11. 14 wurde aus der „Marine-Division" das „Marinekorps" geschaffen.

Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts, Großadmirals v. Tirpitz, wurde jedoch unter Aufwendung aller Mittel der Marine dahin gearbeitet, aus dem errungenen, am weitesten nach Westen vorgeschobenen Posten ein sicheres und starkes Bollwerk für den Seekrieg gegen England zu machen[1]).

In unverkennbarem Gegensatz zu dem Schwung der Angriffsgedanken, von dem der Aufbau der Seefront Flandern im Sinne des Admiralstabs getragen war, stand das Umsetzen dieser Gedanken in die Wirklichkeit. Zwar wurden November, Dezember 1914 und Januar 1915 des öfteren vereinzelte U-Boote der Hochseeflotte auf Veranlassung des Admiralstabs dem Marinekorps für den Schutz seiner Küste zur Verfügung gestellt[2]), da die Landfront in Gegend von Nieuport wiederholt durch englische Beschießung von See zu leiden hatte, und an den Chef des Admiralstabs im Hauptquartier der Wunsch des Generalstabs herantrat, daß die Marine mit U-Booten hier eingreifen möge. Aber das große Ziel, von Flandern aus, sobald die Sicherheit der Häfen irgend gewährleistet wäre, die U-Bootswaffe zu wirksamerem Stoß gegen England zu richten, wurde Gegenstand eines sich hinziehenden schriftlichen Meinungsaustausches des Marinekorps und Admiralstabs mit dem Kommando der Hochseestreitkräfte, dessen gewiß nicht starke Zahl an U-Booten zugunsten von Flandern eine fühlbare Schwächung hätte erleiden müssen.

Nachdem „U 12", Kapitänleutnant Forstmann, am 9. 11. 14 als erstes U-Boot in Zeebrügge eingelaufen ist — 2 Tage nachdem die Einfahrt von feindlichen Minen frei war —, nachdem derselbe ausgezeichnete U-Bootskommandant am 11. 11. 14 in kurzem, kühnem Vorstoß, nur 29 Stunden nach dem Verlassen von Zeebrügge, in den Downs, der schmalen Durchfahrt von Dover her zur Themse, das englische Kanonenboot „Niger" abgeschossen[3]) und durch diesen schnellen Erfolg den unschätzbaren Vorteil der Lage des Flandernstützpunktes augenfällig gemacht hat, drängt der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Pohl (5. und 13. 12. 14), das Flottenkommando, „sobald irgend möglich" eine Halbflottille von 5 U-Booten nach Zeebrügge zu verlegen. Der kommandierende Admiral des Marinekorps, Admiral v. Schröder, befürwortet (4. und 13. 12. 14), Flotte und

[1]) Der erste Ausbau der Küstenverteidigung des Marinekorps in Flandern bis März 1915 ist aus Marine-Archiv, „Der Krieg zur See 1914—1918, Nordsee", Band 4, S. 132, ersichtlich.

[2]) Siehe Marine-Archiv, „Der Krieg zur See 1914—1918, Nordsee", Band 3 und Band 4: Entsendung der U-Boote „U 11", „U 5", „U 12", „U 24", „U 29" und „U 14" zur Verfügung des Marinekorps.

[3]) Siehe Marine-Archiv, „Der Krieg zur See 1914—1918, Nordsee", Band 2, S. 280—283.

Admiralstab mögen sich zu der doppelten Zahl von Booten entschließen; je eher die Verlegung nach Zeebrügge erfolge, „desto eher können die großen Vorteile ausgenutzt werden, die dieser vorgeschobene Posten unserer Kriegführung zur See bringen kann". Dem Marinekorps ebenso wie dem Admiralstab schwebte dabei vor, daß U-Bootsunternehmungen nach dem Englischen Kanal und der Irischen See künftig im allgemeinen von Flandern aus anzusetzen sein würden.

Das Kommando der Hochseestreitkräfte jedoch riet dem Admiralstab von solchem Schritte in einer eingehenden Begründung vom 14. 12. 14 dringend ab, in welcher vor allem ins Feld geführt wurde, daß es erforderlich sei, in Erwartung eines englischen Sperrangriffs gegen die Deutsche Bucht der Nordsee dauernd 4 U-Boote in Helgoland und 2 in der Ems bereitzuhalten. Da nach der damaligen Rechnung der Flotte im Durchschnitt etwa die Hälfte aller U-Boote durch Werft-Instandsetzung der Verwendung entzogen waren, wurden zur Erfüllung jener Bedingung, die das Flottenkommando in den Vordergrund stellte, 12 U-Boote beansprucht. Von 18 Booten, die der Flotte nach Abgabe von 3 für Flandern noch verblieben, glaubte man allein 12 zur Verteidigung in den heimischen Gewässern festlegen zu müssen. Unter diesen Umständen noch weitere U-Boote an einen anderen Kriegsschauplatz abgeben zu sollen, wurde seitens der Hochseestreitkräfte entschieden abgelehnt.

Auffallend ist nach allem, was der Admiralstab der Marine in Berlin bekundet hatte von dem ersten Tage an, als an der belgischen Küste Fuß gefaßt wurde, daß der Einspruch der Flotte jetzt (19. 12. 14) ohne weiteres seine Zustimmung fand. Ein Entschluß von grundlegender Bedeutung war damit gefaßt worden. Auf seine Berechtigung und die Verantwortung für ihn wird abschließend noch zurückzukommen sein.

Eine neue Wendung im Sinne des Marinekorps schien eintreten zu sollen, als Ende Januar 1915 die Vorbereitungen für eine U-Bootsblockade der französischen Kanalküste[1]) getroffen und dazu die Vermehrung der Flandern-U-Boote auf 5 auch von dem Flottenkommando (22. 1. 15) ins Auge gefaßt wurde. Ein überaus ungünstiger Zufall wollte indes, daß in der Nacht vom 1. zum 2. Februar eine feindliche Fliegerbombe das an der Mole von Zeebrügge liegende, am Tage vorher von der Flotte gerade dort eingetroffene „U 14" traf und so beschädigte, daß es für längere Zeit gefechtsunfähig wurde. Sofort nach dem Eintreffen dieser Nachricht stand bei dem Führer der U-Boote, der Flotte und dem Admiralstab fest, daß

[1]) Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 1, S. 62/63, 66/67 und 85/86.

kein U-Boot zur Stationierung in belgischen Häfen zu entsenden wäre, bevor nicht festgestellt war, daß für die dort liegenden Boote genügend Sicherheit bestand. Wieder ging es den langen Weg der Berichte. In seiner handgreiflichen Art legte Admiral v. Schröder seine Ansicht über Einsatz und Erfolg dar:

4. 2. 15, Marinekorps an Flotte: „. . . Das Generalkommando des „Marinekorps ist sich jederzeit bewußt gewesen, daß eine U-Bootsstation, „die ca. 40 km von den feindlichen Linien entfernt liegt, den Angriffen „durch feindliche Flieger ausgesetzt ist. Eine unbedingte Sicherheit ist vor „dem Feinde weder für die Person noch für das Kriegsmaterial vorhanden. „In Ostende würden die Boote ebensowenig sicher liegen, da die Hafen- „anlagen dieser Stadt nur ca. 17 km vom Feinde entfernt sind . . . Es „wird mit allen Mitteln angestrebt, . . . die Gefahr für die Boote, soweit „es im Bereich der Möglichkeit liegt, auf das geringste Maß zu reduzieren; „eine absolute Garantie, daß ein Fliegerangriff nicht doch einmal erfolgreich „sein könnte, kann auch in Zukunft unter den gleichen Verhältnissen nicht „gewährleistet werden. Ich würde es bedauern, wenn das Moment der „Sicherung der U-Boote derartig gewichtig würde, daß die Kriegsverwendung „dieser Angriffswaffe dadurch Abbruch erlitte."

22. 2. 15, Marinekorps an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, der sich die Schaffung und Ausrüstung des Marinekorps stets sehr hat angelegen sein lassen: „. . . Alle irgend nur „möglich erscheinenden Maßnahmen zum Schutz der hier zu stationierenden „U-Boote gegen Fliegerangriffe sind teils getroffen, teils in der Ausführung „begriffen. . . . Die Gefahren, die in den flandrischen Häfen liegende „U-Boote laufen können, werden meines Erachtens vom Chef der Hoch- „seestreitkräfte überschätzt. Es ist ganz natürlich, daß Boote, die in einem „Stützpunkt liegen, der 40 km von den feindlichen Linien, 50 km von „den feindlichen Flugplätzen entfernt ist, solchen Gefahren ausgesetzt sind, „wie sie im Kriege eine solche Nähe des Feindes mit sich bringt. Wenn „auch mit allen erdenklichen Artillerieabwehrmitteln, Schutzmitteln und „sonstigen Maßnahmen den Fliegerangriffen entgegengearbeitet wird, „so kann doch niemand eine unbedingte Gewähr übernehmen, daß der „eine oder andere Fliegerangriff nicht einmal Erfolg hat. . . . Aber „wenn man andererseits bedenkt, daß der Weg von Helgoland nach der „englischen Küste um mehr als 200 sm größer ist als der von der „flandrischen Küste nach England, dem Operationsgebiet der Boote, dann „muß dieser enorme Vorteil weit den Nachteil der etwaigen Gefähr-

„dung der in Flandern liegenden Boote überwiegen. Wenn wir entschlossen „sind, durch die in Flandern zu stationierenden schwimmenden Streitkräfte „dem Gegner Abbruch zu tun, muß meines Erachtens immer ein gewisser „Einsatz gewagt werden. . . . Der Materialschaden (durch feindliche „Fliegerbomben) war bis jetzt trotz der zahlreichen Angriffe ein recht „geringer. Es gelang wohl einmal einem Flieger, nachts das Heck eines „U-Bootes (»U 14«) zu treffen; aber ich möchte diesen Erfolg wie auch die „sonstigen Erfolge der feindlichen Flieger mehr zu den Zufälligkeiten des „Krieges rechnen, die sich nicht vermeiden lassen. Wenn man im Kriege „Erfolge haben will, darf man sich durch geringe Verluste nicht aus der „Fassung bringen lassen. . . . Ich würde Euerer Exzellenz zu großem „Dank verpflichtet sein, wenn Euer Exzellenz die Bedenken, die bei den „maßgebenden Stellen (Flotte, Admiralstab) der Stationierung der „U-Boote in Flandern gegenüber zu herrschen scheinen, zerstreuen würden; „in der Tat wiegen die zu erwartenden Vorteile das etwaige Wagnis auf."

Wenn es auch dem immer und einzig auf Angriff und Erfolg gerichteten Drängen des Admirals v. Schröder in diesem Falle nicht gelungen ist, die ihm entgegenstehenden Bedenken zu zerstreuen, so hat er doch die Genugtuung gehabt, daß die nächste Zukunft ihm recht gegeben hat, daß die Kriegsbereitschaft der ihm später unterstellten U-Flottille Flandern während der ganzen Dauer des Krieges durch feindliche Fliegerbedrohung in den Stützpunkten niemals nennenswert beeinträchtigt worden ist.

Auch an dem anderen, vorher erwähnten, vom Admiralstab anerkannten Einwand des Flottenkommandos, daß in Erwartung eines englischen Angriffs dauernd U-Boote zur Sicherung der Nordseebucht bereitliegen müßten und daß aus diesem Grunde die Abgabe weiterer U-Boote nach Flandern nicht möglich erschiene, kann nicht ohne Widerspruch vorübergegangen werden. Bei schnellen überfallartigen Einbrüchen feindlicher Seestreitkräfte in die Deutsche Bucht konnte nicht damit gerechnet werden, daß U-Boote, die in Häfen bereitlagen, rechtzeitig in Angriffsstellungen gelangten. Die Geschwindigkeit der U-Boote reichte dazu nicht aus. Selbst Boote, die schon auf äußeren Vorposten lagen, hatten gegen schnelle Ziele kaum jemals Aussicht, zu Schuß zu kommen. Die ersten Kriegsmonate hatten darüber schon genügend Erfahrung gebracht. Zur Abwehr aber eines gegen die Flußmündungen der Nordsee gerichteten englischen Sperrversuchs, wie er zeitweise erwartet wurde, standen der Flotte andere wirksame Verteidigungsmittel zur Verfügung. Wenn abzuwägen war, ob von

18 U-Booten 12 für einen solchen, vielleicht eintretenden Sicherungsfall zurückzuhalten oder in den Dienst aussichtsreicher Angriffsaufgaben zu stellen waren, hätte sich der Admiralstab ohne Zweifel nicht in dem Sinne des Flottenkommandos entscheiden dürfen, dem naturgemäß der eigene Aufgabenkreis am nächsten lag.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Dinge einen anderen Verlauf genommen hätten, wenn zwischen dem Entschluß zum U-Bootskrieg und seinem Beginn im Februar 1915 ein Zeitraum ruhiger Überlegung und gründlicherer Vorbereitung gewesen wäre. Für den Admiralstab aber war dieser Februar ein Monat sich überstürzender großer Begebenheiten. Am 1. Februar führt der Chef, Admiral v. Pohl, für seinen eigenen Stab überraschend, die Zustimmung des Reichskanzlers zum U-Bootskrieg herbei, am 4. die des Kaisers; am 8. übernimmt Admiral Bachmann die Führung als Chef des Admiralstabs; am 12. trifft die bedrohliche Einspruchnote der Vereinigten Staaten gegen den U-Bootskrieg ein. Danach der erste ernstliche Meinungsstreit zwischen dem Admiralstab und den politischen Reichsstellen um Inhalt und Form der Erwiderung der amerikanischen Note; inzwischen das Zurückhalten der auslaufbereiten U-Boote durch das Flottenkommando, wodurch die angekündigte Eröffnung des Handelskrieges in Frage gestellt wird. Schließlich am 22. Februar das Gewinnen der Genehmigung des Kaisers zum Beginn der U-Bootsunternehmungen unter Inkaufnahme gewisser Einschränkungen. So mag zu erklären sein, daß die Frage der Ausnutzung von Flandern als Stützpunkt der U-Boote im entscheidenden Augenblick durch alles das, was gleichzeitig auf den Admiralstab einstürmte, in den Hintergrund gedrängt wurde. Sonst wäre wohl erkannt worden, daß der Entschluß zum U-Bootskrieg für das Ansetzen der Waffe eine veränderte Lage schuf. Ohne die Gunst der strategischen Lage von Flandern entsprechend zu nutzen, wurde der Handelskrieg in den Gewässern um England aus den rückwärtigen Stellungen der Deutschen Bucht der Nordsee begonnen. Für das Marinekorps wurden zunächst nur die von Ende März 1915 ab allmählich zur Front kommenden kleinen UB- und UC-Boote[1]) vorgesehen, über deren Kriegswert noch keinerlei Erfahrungen vorlagen, über deren Leistungsfähigkeit jedoch angesichts ihrer geringen Abmessungen keine großen Erwartungen gehegt werden konnten.

---

[1]) Die Angaben über die UB- und UC-Boote sowie über das andere für den U-Bootskrieg 1915 verwendete U-Bootsmaterial sind im Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 1, S. 167/168, enthalten.

Die Stimmen des überragenden Frontkommandos der Hochseestreitkräfte und seines ersten U-Boots-Fachmannes sind es gewesen, die hier letzten Endes den Ausschlag gegeben haben. Zwar ruhte die Verantwortung „ressortmäßig" auf dem Admiralstab; doch war schon bei der Vorbereitung des U-Bootskrieges Anlaß gewesen, auf die in der Vorkriegsorganisation begründete schwache Stellung dieser die Seekriegsleitung verkörpernden Marinebehörde hinzuweisen[1]). Auch der Wechsel ihres Chefs in dem entscheidenden Augenblick des Beginns des U-Bootskrieges hat zu dem Erschweren planvoller Arbeit beigetragen.

* * *

Die U-Boote der Hochseeflotte waren 1915 in 4 U-Halbflottillen gegliedert, die von dem schon genannten Führer der U-Boote (F. d. U.), Korvettenkapitän Bauer, befehligt wurden. Während bei Kriegsbeginn die Friedensorganisation, welche die Zusammenfassung von je zwei Halbflottillen zu einer U-Flottille vorsah, zunächst fortbestanden hatte, war am 21. 8. 14 eine einheitliche Führung aller U-Boote unter dem älteren Flottillenchef als F. d. U. (Chef der I. U-Flottille Bauer) geschaffen und am 10. 12. 14 unter gleichzeitiger Auflösung des Kommandos der II. U-Flottille die zu dieser gehörende III. und IV. U-Halbflottille dem F. d. U. unmittelbar unterstellt worden. Standort des F. d. U. und seines Führerkreuzers „Hamburg" war Wilhelmshaven, der Sitz des Kommandos der Hochseestreitkräfte, dem der F. d. U. zugleich der verantwortliche Berater in allen Fragen der Verwendung der neuen U-Bootswaffe war.

Als Stützpunkt diente der I. und II. U-Halbflottille Helgoland, der III. und IV. die Ems, Borkum Reede und Emden. An diesen Stellen lagen im allgemeinen die verwendungsbereiten Boote. Beide Plätze boten die notwendige Gelegenheit, nach beendeter Werftinstandsetzung die Maschinenanlagen der U-Boote einer sorgsamen Erprobung zu unterziehen, die erforderlichen Tauch- und Schießübungen für die Ausbildung der Kommandanten und Besatzungen und die letzte Ausrüstung der Boote durchzuführen, bevor sie zu den Unternehmungen entsandt wurden, die meist das Äußerste an Leistung von Personal und Material verlangten. Die Leitung und Überwachung dieses ununterbrochenen militärischen und technischen Arbeitens an der Bereitschaft der U-Boote war die Hauptaufgabe der Halbflottillenchefs und der Halbflottilleningenieure ihres Stabes.

---

[1]) Band 1, S. 144, gibt hierüber eingehend Auskunft.

U-Boote der Hochseeflotte
(vom Februar bis September 1915).

Führer der U-Boote (F. d. U.): Korvettenkapitän, vom 16. 4. 15 ab Fregattenkapitän, **Bauer.**

Admiralstabsoffizier: Kapitänleutnant **Lützow,** — Flottilleningenieur: Marinestabsingenieur **Volkmann.**

Flaggleutnant: Oberleutnant zur See **Sachse.**

Führerschiff: Kleiner Kreuzer „Hamburg", Kommandant: Korvettenkapitän **v. Gaudecker** (Wilhelmshaven).

I. U-Halbflottille:

Halbflottillenchef: Kapitänleutnant **Mühlau** bis 5. 6. 15 (Verlust „U 14"), vom 29. 6. 15 ab Kapitänleutnant **Pasquay.**

Halbflottilleningenieur: Marineoberingenieur **Sembill.**

Führerboot: **„T 109".**

„U 6"	Oberleutnant zur See **Lepsius**	15. 9. 15 durch engl. U-Boot torpediert und gesunken.
„U 8"	Kapitänleutnant **Stoß**	4. 3. 15 durch engl. Zerstörer gerammt und gesunken.
„U 9"	Oberleutnant zur See **Spieß**	7. 7. 15 der Ostseekriegführung zugewiesen.
„U 10"	Kapitänleutnant **Stuhr**	7. 7. 15 der Ostseekriegführung zugewiesen.
„U 12"	Kapitänleutnant **Kratzsch** ...	10. 3. 15 durch engl. Zerstörer gerammt und gesunken.
„U 14"	Kapitänleutnant **Dröscher,** vom 15. 4. 15 ab Oberleutnant zur See **Hammerle**	5. 6. 15 im Gefecht gesunken.
„U 16"	Kapitänleutnant **Claus Hansen,** vom 4. 3. 15 ab Oberleutnant zur See **Hillebrand.**	
„U 17"	Oberleutnant zur See **Feldkirchner,** vom 8. 3. 15 ab Kapitänleutnant **Hans Walther.**	

Die Petrolmotoren-U-Boote „U 12", „U 14", „U 16" und „U 17" sind am 4. 3. 15 von der II. U-Halbflottille, der sie bis dahin angehört hatten, in den Verband der I. U-Halbflottille übergetreten.

II. U-Halbflottille:

Halbflottillenchef: Korvettenkapitän **Spindler** bis 2. 9. 15, danach Kapitänleutnant **Pasquay**, gleichzeitig Chef der I. U-Halbflottille.
Halbflottilleningenieur: Marineoberingenieur **Gille.**
Führerboot: „T 99".

„U 34" Kapitänleutnant **Rücker** ... 4. 8. 15 zur Verwendung im Mittelmeer ausgeschieden.
„U 35" Kapitänleutnant **Kophamel** 4. 8. 15 desgleichen.
„U 36" Kapitänleutnant **Graeff** ... 22. 3. 15 zur II. U-Halbflottille getreten. 24. 7. 15 im Gefecht mit U-Bootsfalle gesunken.
„U 37" Kapitänleutnant **Wilcke** ... 27. 2. 15 zur II. U-Halbflottille getreten, etwa 1. 4. 15 verloren.
„U 38" Kapitänleutnant **Max Valentiner** 24. 3. 15 zur II. U-Halbflottille getreten.
„U 39" Kapitänleutnant **Forstmann** 11. 4. 15 zur II. U-Halbflottille getreten. 27. 8. 15 ausgeschieden zur Verwendung im Mittelmeer.
„U 40" Kapitänleutnant **Gerhard Fürbringer** 9. 6. 15 zur II. U-Halbflottille getreten. 23. 6. 15 durch engl. U-Boot versenkt.
„U 41" Kapitänleutnant **Claus Hansen** 17. 4. 15 zur II. U-Halbflottille getreten. 24. 9. 15 im Gefecht mit engl. U-Bootsfalle „Baralong" gesunken.

Bis zum 4. 3. 15 hatten ferner die Petrolmotoren-U-Boote „U 12", „U 14", „U 16" und „U 17" zum Verbande der II. U-Halbflottille gehört. (Vgl. I. U-Halbflottille.)

III. U-Halbflottille:

Halbflottillenchef: Kapitänleutnant **Gayer.**
Halbflottilleningenieur: Marineoberingenieur **Papenberg.**
Führerboot: „T 100", vom 16. 3. 15 ab „G 137".

„U 19" Kapitänleutnant **Konstantin Kolbe.**
„U 20" Kapitänleutnant **Schwieger.**
„U 21" Kapitänleutnant **Hersing** . 25. 4. 15 ausgeschieden zur Verwendung im Mittelmeer.
„U 22" Kapitänleutnant **Hoppe.**
„U 23" Oberleutnant zur See **Schultheß** 26. 2. 15 zur III. U-Halbflottille getreten. 20. 7. 15 durch engl. U-Boot torpediert und gesunken.
„U 24" Kapitänleutnant **Schneider.**

IV. U-Halbflottille:

Halbflottillenchef: Kapitänleutnant **Prause.**
Halbflottilleningenieur: Marineoberingenieur **Rusche.**
Führerboot: „T 101".

„U 27" Kapitänleutnant **Wegener** 19. 8. 15 durch englische U-Bootsfalle „Baralong" versenkt.
„U 28" Kapitänleutnant **Freiherr v. Forstner.**
„U 29" Kapitänleutnant **Otto Weddigen** 18. 3. 15 durch engl. Schlachtschiff „Dreadnought" gerammt und gesunken.
„U 30" Kapitänleutnant **v. Rosenberg-Gruszczynski** 22. 6. 15 auf Borkum-Reede durch Unfall gesunken.
„U 32" Oberleutnant zur See **Freiherr v. Spiegel.**
„U 33" Kapitänleutnant **Ganßer** . 28. 8. 15 ausgeschieden zur Verwendung im Mittelmeer.

U-Boote des Marinekorps.

U-Flottille Flandern

(29. März bis September 1915).

Chef: Kapitänleutnant, vom 18. 9. 15 ab Korvettenkapitän **Bartenbach.**

Flottilleningenieur: Marineoberingenieur **Auguſtini.**

Flaggleutnant: Oberleutnant zur See **Kiel.**

„UB 2"	Oberleutnant zur See **Werner Fürbringer**	10. 5. 15 auf dem Seewege in Zeebrügge eingetroffen.
„UB 4"	Oberleutnant zur See **Groß** ...	23. 3. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt. 15. 8. 15 im Gefecht geſunken.
„UB 5"	Oberleutnant zur See **Smiths** .	25. 3. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UB 6"	Oberleutnant zur See **Haeker** ..	8. 4. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UB 10"	Oberleutnant zur See **Steinbrinck**	15. 3. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UB 12"	Oberleutnant zur See **Nieland** .	29. 3. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UB 13"	Oberleutnant zur See **Walther Guſtav Becker**	6. 4. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UB 16"	Oberleutnant zur See **Hans Valentiner**	12. 5. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UB 17"	Oberleutnant zur See **Wenninger**	4. 5. 15 in Antwerpen in Dienſt geſtellt.
„UC 1"	Oberleutnant zur See **v. Werner**	25. 6. 15 in Zeebrügge bei der U-Flottille Flandern eingetroffen.
„UC 2"	Oberleutnant zur See **Mey**	26.6.15 in Zeebrügge eingetroffen. 2. 7. 15 wahrſcheinlich durch eigene Mine geſunken.
„UC 3"	Kapitänleutnant **Weisbach**	30.6.15 in Zeebrügge eingetroffen.
„UC 5"	Oberleutnant zur See **Puſtkuchen**	27.7.15 in Zeebrügge eingetroffen.
„UC 6"	Oberleutnant zur See **Graf v. Schmettow**	31. 7. 15 in Zeebrügge eingetroffen.
„UC 7"	Oberleutnant zur See **Wäger** ..	12.8.15 in Zeebrügge eingetroffen.
„UC 9"	Oberleutnant zur See **Schürmann**	23.9.15 in Zeebrügge eingetroffen.
„UC 11"	Oberleutnant zur See **Walter Schmidt**	26. 5. 15 in Zeebrügge eingetroffen.

Im Laufe der späteren Kriegsjahre wurden in Helgoland und Emden Anlagen geschaffen, die es zur größten Zeitersparnis ermöglichten, schiff- und maschinenbauliche Instandsetzungen geringeren Umfangs in diesen Liegehäfen der U-Boote selbst vorzunehmen. Die Hauptreparaturstelle aber für die nach längerer Beanspruchung aus See zurückkehrenden U-Boote der Flotte war und blieb die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven. In Ausnahmefällen wurde zur Entlastung auch die Kaiserliche Werft Kiel herangezogen.

Umstehend die Kriegsgliederung der bis Ende September 1915 für den Handelskrieg im „Kriegsgebiet" um England verwendeten U-Boote der Hochseeflotte und der zum Marinekorps gehörigen, am 29. März 1915 in Dienst gestellten U-Flottille Flandern.

Außerhalb des Bereichs der U-Boote der Hochseeflotte und des Marinekorps — des Kriegsgebiets um England — entstanden ferner bis September 1915 zwei weitere Schauplätze des U-Boots-Handelskriegs: im Bereich der Mittelmeerdivision in Konstantinopel — Ägäisches und Schwarzes Meer, für den Handelskrieg von untergeordneter Bedeutung — und im Mittelmeer selbst, wo die österreichisch-ungarischen Kriegshäfen Cattaro und Pola als Stützpunkte der sich dort sammelnden deutschen U-Boote dienten. Am 1. 7. 15 wurde zunächst das dem Admiralstab unterstellte Kommando der „Deutschen U-Halbflottille Pola" gebildet.

U-Boote der Mittelmeerdivision in Konstantinopel.

„U 21"	von der I. U. Hfl.	5. 6. 15 in Konstantinopel eingetroffen.
„UB 3"	Oblt. z. S. **Siegfried Schmidt**	23. 5. 15 Marsch von Cattaro nach Kleinasien angetreten, unterwegs verschollen.
„UB 7"	Oblt. z. S. **Werner**	13. 6. 15 in Smyrna eingetroffen.
„UB 8"	Oblt. z. S. **v. Voigt**	4. 6. 15 in Konstantinopel eingetroffen.
„UB 14"	Oblt. z. S. **v. Heimburg**	24. 7. 15 in Orak (Keinasien) eingetroffen.
„UC 13"	Oblt. z. S. **Kirchner**	26. 8. 15 in Orak eingetroffen.
„UC 14"	Oblt. z. S. **Cäsar Bauer**	18. 7. 15 in Orak eingetroffen.
„UC 15"	Oblt. z. S. **v. Dewitz**	20. 7. 15 in Orak eingetroffen.

Deutsche U-Halbflottille Pola.

Halbflottillenchef: Kapitänleutnant **Adam.**

„U 33"	von der IV. U. Hfl.	16. 9. 15	in Cattaro eingetroffen.
„U 34"	von der II. U. Hfl.	23. 8. 15	in Cattaro eingetroffen.
„U 35"	von der II. U. Hfl.	23. 8. 15	in Cattaro eingetroffen.
„U 39"	von der II. U. Hfl.	15. 9. 15	in Cattaro eingetroffen.
„UC 12"	Oblt. z. S. **Palis**	27. 6. 15	in Pola in Dienst gestellt.

Schließlich ist noch hinzuzufügen, daß im August 1915 auch in der **östlichen Ostsee** vorübergehend und in geringem Maße Handelskrieg mit U-Booten gegen die nach Rußland gehende Schiffahrt geführt worden ist. Außer „U 9", das am 7. 7. 15 von der I. U-Halbflottille an die Ostseestreitkräfte abgegeben wurde, war noch „U 26", Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim, daran beteiligt, der mit seinem Boot von der Handelskriegsunternehmung im Finnischen Meerbusen Ende August 1915 nicht zurückgekehrt ist.

2. Der Handelskrieg der U-Boote der Hochseeflotte von Anfang Februar bis Anfang April 1915.

Karte 1 bis 3.

Der Auftakt. „U 16", Kaptlt. Hansen, 9.—21. 2.

Nach den bedeutsamen Entscheidungen, die am 1. und 4. Februar 1915 in Berlin und Wilhelmshaven gefallen waren, lief „U 16" am 9. Februar als erstes Boot von Helgoland nach dem Englischen Kanal aus, den Handelskrieg zu eröffnen. Die Tätigkeit von „U 16" im feindlichen Gebiet mußte jedoch im wesentlichen schon v o r den 18. Februar, den angekündigten Tag des Beginns des Handelskrieges, fallen. „U 16" ist daher das einzige Boot, dem noch die Ausführungsbestimmungen des Admiralstabs für die U-Bootsblockade der französischen Nord- und Westküste[1]) auf den Weg gegeben wurden, Bestimmungen, die alsbald durch die Befehle für den Handelskrieg selbst überholt wurden. Dennoch ist begründet, die Unternehmung von „U 16" hiermit an die Spitze des U-Bootskrieges zu setzen, da sich ihre ganze Durchführung in nichts von den folgenden unterscheidet und das Ergebnis nicht die Versenkung von Transportschiffen, sondern von Handelsdampfern war, — eine Bestätigung der Erfahrung, daß es den U-Booten, so wie die Verhältnisse im Englischen Kanal lagen, in der Regel nicht möglich war, festzustellen, ob sie Kauffahrteischiffe oder militärische Transporter vor sich hatten.

Die am 2. Februar vom Admiralstab erlassenen Ausführungsbestimmungen für die U-Bootsblockade im Kanal lauteten in ihren Hauptpunkten:

„Um Handelsschiffe nicht zu gefährden, die auf See keine Kenntnis von „der erlassenen Warnung haben bekommen können, sind bis zum 15. Fe„bruar einschließlich ohne vorherige Räumung des Schiffes durch die Be„satzung nur solche zu vernichten, die nach französischen Häfen einlaufen „wollen und den Eindruck von Transportdampfern machen. Nachts wird „dies von jedem größeren Dampfer angenommen werden können, der in „einen französischen Hafen einlaufen will."

---

[1]) Vgl. Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 1, S. 85/86.

„Vom 16. Februar ab sind in der Nähe der französischen Küsten alle „Schiffe zu vernichten, die nach ihrer Größe, ihrem Aussehen und den Um„ständen, unter denen sie angetroffen werden, die Vermutung zulassen, daß „sie Truppentransportdampfer sind oder Kriegsmaterial führen." —

„Da die englische Regierung ihren Schiffen das Führen einer neutralen „Flagge empfohlen hat, so ist die neutrale Flagge allein noch kein Beweis „für die Unverdächtigkeit eines Schiffes."

Diesen allgemeinen Anweisungen des Admiralstabs fügte der F. d. U. in einem besonderen Befehl vom 6. 2. 15 für „U 16" hinzu:

„Nachrichten vom Feind: Als Landungsplätze der Truppentransporte „kommen in erster Linie in Frage: Boulogne und Le Havre, ferner Calais, „Dieppe, Fécamp, Cherbourg, . . . Aufgabe: U 16 soll die Häfen der „französischen Nordküste absuchen gemäß Anweisung des Admiralstabs. „Aufenthalt nehmen vor einzelnen Häfen nach eigenem Ermessen, je nach „Beobachtungen. . . . .

„Ausführung: . . . . Größte Vorsicht beim Passieren der Dover„Straße und der Fahrwasser östlich derselben[1]). Es ist nicht unwahr„scheinlich, daß die Engländer die Straße selbst und die Ansteuerungskurse „mit getauchten U-Booten bewachen. Deshalb empfiehlt es sich vielleicht, „das gefährdete Gebiet auf den bisher als minenfrei erkannten Kursen „mit dem Strom getaucht zu passieren."

„U 16" nahm am 9. 2. von Helgoland aus seinen Kurs unmittelbar durch die Hoofden auf die Dover-Straße. Am 10. nachmittags fand die Begegnung mit dem von der Themse nach Holland laufenden englischen Dampfer „Laertes" statt[2]). Der englische Dampfer kam mit holländischer Flagge in Sicht und gab sogleich bei der ersten Unternehmung eines U-Boots zum Handelskrieg dem beim Admiralstab, bei der Flotte und in U-Bootskreisen verbreiteten Mißtrauen reiche Nahrung, daß der am 31. Januar durch amtlichen englischen Funkspruch erteilte Rat an englische Schiffe, sich durch neutrale Flaggen den Angriffen deutscher U-Boote zu entziehen, allgemein befolgt werden würde. Wie bereits berichtet, drehte der Dampfer „Laertes" bei der Annäherung von „U 16" sogleich ab und suchte, als das U-Boot die Verfolgung aufnahm und schließlich

[1]) Gemeint ist das englische Minengebiet östlich der Dover-Straße gemäß Bekanntmachung der englischen Admiralität vom 2. 10. 14. — Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 1, S. 1 und 3.

[2]) Vgl. Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 1, S. 105/106.

Maschinengewehrfeuer eröffnete, zu entkommen. Dies gelang dem Dampfer, da das alte Petrolmotoren-U-Boot weder ausreichende Maschinenkraft besaß, noch auch mit einem Geschütz ausgerüstet war.

11. 2. bei Tage wurden nördlich der Ruytingen-Bank Oberflächenstände einer Minensperre passiert, deren Lage aus früheren U-Bootsmeldungen noch nicht bekannt war. Am Abend des 11. Calais erreicht, dort jedoch während der Nacht zum 12. keinen Schiffsverkehr beobachtet. Bei sehr unsichtigem Wetter am 12. vormittags getaucht durch die Straße Dover—Calais gegangen; dabei unter der französischen Küste in Gegend von Kap Blanc Nez (östlich von Gris Nez) starke Grundberührung. Das Boot schiebt sich mit Turm und Back aus dem Wasser und gerät in Gefahr, in diesem gefechtsunfähigen Zustand von einem nahenden Zerstörer bemerkt und vernichtet zu werden. Durch Maschinengebrauch gelingt es „U 16", gerade noch rechtzeitig von dem Sande freizukommen und, wenn auch mit beschädigter Rudereinrichtung, das freie Fahrwasser zwischen Gris Nez und dem Colbart-Grund zu gewinnen.

13. morgens bei Dunkelheit Überwasserangriff auf Dampfer; Torpedofehlschuß. Wegen häufiger Maschinenstörungen beschließt der Kommandant, nicht über Cherbourg hinauszugehen.

14. stürmisches Wetter, keine Angriffsmöglichkeit.

15. abends bei Dunkelheit an der französischen Küste in Höhe von Kap d'Antifer Überwasserangriff auf Dampfer ohne Abzeichen. Torpedotreffer. Dampfer sinkt, Rettungsboote werden von Zerstörer aufgenommen, Nationalität und Name des Schiffes waren vom U-Boot nicht festzustellen. Es war der englische Dampfer „Dulwich", 3289 T.

16. nachmittags nördlich Barfleur Dampfer ohne Flagge verfolgt. Schiff stoppt und wird nach Aufforderung verlassen. Französischer Dampfer „Ville de Lille", 997 T, durch Öffnen der Ventile und eine Sprengpatrone versenkt. Rettungsboote werden vom U-Boot ausgerüstet und in Nähe der Küste geschleppt.

17., in der Seine-Bucht, Sturm, Maschinenstörungen.

18. morgens bei Dunkelheit zwischen Fécamp und Dieppe Überwasserangriff auf unbekannten Dampfer ohne Abzeichen. Torpedotreffer. Französischer Dampfer, „Dinorah", 4208 T, ist jedoch nicht gesunken, sondern eingeschleppt worden.

18. nachmittags durch Nähe englischer Zerstörer gezwungen, dauernd unter Wasser zu bleiben. Mehrere Anläufe auf Dampfer führen nicht zum Schuß, da sie rechtzeitig als Neutrale erkannt werden. Dauernde Maschinenversager zwingen am 18. abends, die Unternehmung abzubrechen.

19. morgens bei Dunkelheit Dover-Straße auf Rückmarsch angesteuert. Währenddessen in der Nähe der Varne-Bank einen Dampfer unbekannter Nationalität ohne Abzeichen über Wasser angegriffen. Sinken konnte nicht beobachtet werden, da Fahrwasser zu belebt.

Die Torpedierung dieses Dampfers, dessen Name zunächst ungewiß blieb, sollte noch ein nicht unwichtiges diplomatisches Nachspiel haben. Wie sich später herausstellte, war es der norwegische Tankdampfer „Belridge", 7000 T, gewesen, der einen englischen Hafen erreichen konnte, — das erste neutrale Schiff, das durch den U-Bootskrieg betroffen wurde.

Unter Wasser fahrend durchquert sodann „U 16" die Dover-Straße ohne Zwischenfall. — 19. vormittags Marsch durch das englische Minengebiet. Nördlich Ruytingen-Bank, wie auf dem Hinmarsch, durch die Lücken der an der Oberfläche sichtbaren, unregelmäßig liegenden, zum Teil sehr dichten Minensperre gesteuert.

Auf dem Marsch durch die Hoofden am 20. nur einige neutrale Dampfer angehalten, Papiere geprüft; sonst keine Ereignisse.

21. 2. Helgoland eingelaufen.

Aus dem Schlußbericht des Kommandanten: Der Erfolg der Unternehmung hat unter vorherrschend ungünstiger Witterung — entweder geringe Sichtigkeit oder schwerer Seegang — gelitten und unter fortgesetzten Maschinenstörungen, die schließlich zu frühzeitigem Aufgeben geführt haben. Das für Petrolmotoren typische Qualmen wurde bei der Überwassertätigkeit am Tage als stete Gefahr empfunden.

Das Passieren des englischen Minengebiets wird nur bei sichtigem und ruhigem Wetter als gefahrlos bezeichnet, wenn mit rechtzeitigem Erkennen der an der Oberfläche stehenden feindlichen Minen zu rechnen ist.

Der Überwasserangriff bei Nacht schien dem Kommandanten besonders aussichtsreich. „Der Unterwasserangriff (bei Tage) wird in vielen Fällen wegen der geringen Geschwindigkeit nicht zum Ziele führen."

Der Befehl für den Handelskrieg der U-Boote.

Zwei Tage nach dem Auslaufen von „U 16" zu seiner Kanalunternehmung folgte „U 30" zu dem ersten eigentlichen Angriff auf die feindliche Handelsschiffahrt gemäß der Kriegsgebietserklärung des Admiralstabs vom 4. Februar. Für „U 30" sowohl wie für alle anderen U-Boote der Hochseeflotte galt in dem nun beginnenden ersten Abschnitt des U-Bootskriegs ein ausführlicher, vom Flottenkommando genehmigter Befehl des F. d. U. vom 8. Februar, der neben späteren Ergänzungen die allgemeine

Grundlage blieb und im wesentlichen in gekürzter, wörtlicher Wiedergabe das Nachstehende enthielt:

„1. Folgende Blockadestellungen sind vorgesehen und sollen mit je „einem U-Boot besetzt werden:

„ a) Westküste Englands,
„ b) Südküste (Englischer Kanal),
„ c) Ostküste Englands zwischen Firth of Forth und dem Tyne.

„Zu a): Es kommen die Boote von »U 19« aufwärts (Dieselboote) in „Betracht. Abwechselnd werden die Irische See und der Bristol-Kanal be„setzt. Hin- und Rückweg durch die Dover-Straße oder um Schottland wird „den Wetterverhältnissen nach anheimgestellt.

„Zu b) werden die Boote »U 6« bis »U 17« (Petrolmotorenboote) vor„gesehen. — Der von Westen kommende Handelsverkehr wird bei der Isle of „Wight gesammelt und folgt dann in Richtung Dover der englischen Kanal„küste. Wenn Wetter gestattet, vorstoßen bis Start Point: in Lyme Bay „können englische Kriegsschiffe getroffen werden. Southampton und „Newhaven sind in letzter Zeit als Ausgangspunkte für Transportschiffe „nach Frankreich genannt worden.

„Zu c) sollen die neu zur Flotte tretenden (noch nicht kriegserprobten) „U-Boote verwendet werden. — Die Schiffahrt aus dem Skagerrak steuert „Farn-Insel an, von dort aus starker Verkehr nach dem Firth of Forth und „nach dem Süden unter der englischen Küste.

„2. Abgesehen von der allgemeinen Verteilung der Blockadegebiete „sind vorstehende Angaben nur als Anhaltspunkte zu betrachten. Das Ver„halten der Boote muß sich richten nach Wetter, Beobachtungen über den „Handelsverkehr, feindlicher Gegenwirkung usw. Grundsatz: möglichst „kräftige Schädigung des feindlichen Handels an möglichst verschiedenen „Orten.

„3. Größte Vorsicht beim Passieren des Englischen Kanals. Es ist „anzunehmen, daß die Sperrung dieser Fahrstraße ein Hauptmittel bilden „wird, um die U-Boote von den englischen Hauptverkehrswegen fern„zuhalten. Außer den bisher bekannten Minensperren muß mit starker „Bewachung durch Torpedoboote und getauchte Unterseeboote ge„rechnet werden.

„4. Anlaufen von Zeebrügge nicht erwünscht, wegen Fliegergefahr „und Gefahr, nach England gemeldet zu werden, worauf möglicherweise „Verschärfung der Kanalbewachung zu befürchten ist. Anlaufen anheim-

„gestellt, wenn besondere Gründe dies wünschenswert machen, z. B. Nach-„füllen von Material usw., ebenso wenn auf der Ausreise schlechtes Wetter „das Passieren des minenverdächtigen Gebietes gefährlich erscheinen läßt.

„5. Zurückzubehalten sind (für den Rückmarsch, beim Verlassen des „Tätigkeitsgebietes) so viel Torpedos, als zu eigener Sicherheit nötig sind, „sowie zum etwaigen Angriff, falls auf dem Rückweg Kriegsschiffe ge-„troffen werden, — also im allgemeinen ein Bug- und ein Hecktorpedo.

„Daneben wird die Vernichtung kleiner Fahrzeuge durch Spreng-„patronen oder durch Artillerie anheimgestellt. Hierbei größte Vorsicht, da „mit unerwartetem Geschütz- oder Gewehrfeuer, mit der Anwesenheit von „Zerstörern, mit getauchten Unterseebooten und schließlich mit Angriffen „sonstiger in Sicht befindlicher Dampfer zu rechnen ist.

„6. Angriffsobjekte sind Schiffe, die nach England fahren und von dort „kommen; bei gleichen Angriffsaussichten sind nach England fahrende „Schiffe vorzuziehen. Anzustreben ist, möglichst große und möglichst schwer „beladene Dampfer zu versenken.

„7. Nachrichten an die unterwegs befindlichen U-Boote erfolgen über „die Funkstelle Norddeich und sind nach Möglichkeit abzunehmen."

Aus diesem Befehl geht hervor, daß sich der F. d. U. entschlossen hatte, bei der Besetzung der Blockadestellungen um England im Vergleich zu dem von ihm ursprünglich entworfenen Plan vom 27. 12. 14[1]), der für die Westküste die Aufstellung von 2 U-Booten vorsah, noch um eine U-Bootsposition herunterzugehen. Eingehende, im Tagebuch des F. d. U. vom 5. 2. 15 ersichtliche Erwägungen über das, was aus dem vorhandenen U-Bootsmaterial herauszuholen wäre, geben die Begründung: Für die Fahrten nach der Westküste waren Anfang Februar 10 Dieselboote der Flotte[2]) als befähigt einzuschätzen. Hin- und Rückmarsch nach und von der Westküste wurde auf etwa 14 Tage, Aufenthalt im Tätigkeitsgebiet nur auf 4, die Werftinstandsetzung nach jeder Fahrt auf durchschnittlich 28 Tage veranschlagt. Zwischen dem Beginn zweier aufeinanderfolgender Unternehmungen ein und desselben U-Boots lagen danach 46 Tage. Wenn nur die eine in Aussicht genommene Stellung an der Westküste dauernd besetzt zu halten war und dazu alle 4 Tage ein neues Boot zur Ablösung entsandt

[1]) Band 1, S. 220/221.

[2]) „U 19"—„U 22", „U 24", „U 27"—„U 30", „U 35". — „U 32" befand sich vom 9. 2. bis 21. 3. in Reparatur, „U 33" kam vorläufig nur für Verwendung in der Nordseebucht, „U 34" nur für Fahrten nach der englischen Ostküste in Betracht.

PROPERTY OF U. S. ARMY

wurde, so wurden die 10 für die Westküste geeigneten Boote in den genannten 46 Tagen bis zum letzten beansprucht.

Gleiche Berechnung für das Besetzthalten des Kanals: Als verfügbar galten 7 Petrolboote[1]). Hin- und Rückmarsch 10 Tage, Aufenthalt dort höchstens 6 (16 Tage Seeausdauer war für die Petrolboote reichlich günstig geschätzt), Instandsetzung 28, zusammen 44 Tage vom Beginn der Fahrt eines Bootes bis zu erneuter Bereitschaft. 44 Tage hindurch alle 6 Tage ein Boot zu entsenden, erforderte die 7 vorhandenen Petrolboote.

Nach diesen Berechnungen, die nur ein ganz ungefährer Anschlag sein sollten, war die Zahl der U-Boote gerade hinreichend, um die weiten Seegebiete und ausgedehnten Seehandelsstraßen an der englischen Westküste und im Englischen Kanal mit je einem Boot besetzt zu halten.

Zu bemerken ist ferner zu dem Befehl des F. d. U. vom 8. 2., daß er, ebenso wie die am 2. 2. vom Chef des Admiralstabs für den U-Bootskrieg herausgegebenen ersten Anweisungen[2]) keine Richtlinien enthält, wie sich die U-Bootskommandanten den neutralen Flaggen gegenüber zu verhalten hätten. Erst als bekannt wurde, daß neutrale Schiffahrtslinien ihre Schiffe durch besondere Abzeichen an der Bordwand kenntlich machen würden, gab der F. d. U. am 11. Februar folgende Ergänzung zu seinem Befehl vom 8.:

„Aus Anlaß der Zeitungsmeldung, daß einzelne neutrale Staaten ihre „Handelsschiffe außer durch die Flagge auch durch Anstrich von Teilen des „Schiffskörpers in den Nationalfarben kenntlich machen wollen, hat der „Chef der Hochseestreitkräfte angeordnet:

„Die Angriffe der U-Boote sollen sich in erster Linie gegen englische „Schiffe richten[3]), und solche, die neutrale Flagge ohne obengenannte Ab„zeichen führen, also mit großer Wahrscheinlichkeit als Engländer zu be„trachten sind.

„In zweiter Linie sollen auch Schiffe mit den oben beschriebenen Ab„zeichen vernichtet werden, da keine Sicherheit besteht, daß England nicht „auch diese Abzeichen nachahmt."

Vollständig ungewiß war es, wie die Kenntlichkeit der fremden Handelsschiffe durch die Flagge und die neu erdachten Abzeichen bei Tage und bei Nacht in der Wirklichkeit auf dem Meere sich erweisen würde. Nach

---

[1]) „U 6", „U 8", „U 9", „U 10", „U 12", „U 16", „U 17". — „U 14" war durch den Fliegerbombentreffer in Zeebrügge vom 2. 2. bis Ende April 1915 ausgefallen.

[2]) Band 1, S. 95.

[3]) Gemeint sind Schiffe mit englischer Flagge.

allen vorliegenden Nachrichten[1]) mußte die Marine auf unbegrenzten Argwohn gestimmt sein, daß seitens der englischen Schiffahrt jegliche Art von Täuschungsmanövern zu gewärtigen sein würde. Weite Handlungsfreiheit für die U-Boote schien unter solchen Umständen unerläßlich, wenn der Schlag gegen den feindlichen Handel sicher und wirksam treffen sollte. Dem entsprach die Abfassung des Befehls vom 11. Februar. Was die U-Bootskommandanten daraus machen und was ihr Vorgehen bringen würde, blieb abzuwarten.

„U 30", Kaptlt. v. Rosenberg, 11.—28. 2.

Als erstes Boot zum Handelskrieg in der Irischen See am 11. 2. von der Ems ausgelaufen. Anmarsch durch die Dover-Straße. 13. bei Noord-Hinder und in Gegend Ruytingen-Bank bei mäßigem Seegang die an der Oberfläche sichtbaren Minensperren aufgetaucht durchquert. Danach ohne Aufenthalt 13. abends, auf Tiefe steuernd, mit dem Strom durch die Dover-Straße. Das Leuchtfeuer von Gris Nez und die Scheinwerfer des Hafens von Dover, durch das Sehrohr klar zu erkennen, geben gute Anhaltspunkte für das sonst schwierige Unter-Wasser-Navigieren in der starken Strömung.

14.—17. Marsch nach Westen durch den Kanal, behindert durch stürmische See, zeitweise beigedreht, nachts meist auf Tiefe zum Ausruhen der Besatzung. Unterwegs keine Angriffsmöglichkeit infolge vorherrschender Unsichtigkeit und wegen Unmöglichkeit, das getauchte Boot zum Torpedoschuß auf Sehrohrtiefe zu halten.

17./18. nachts im St. Georgs-Kanal Überwasserangriff auf abgeblendetes Schiff, 2 Schornsteine zu erkennen, aber ungewiß, ob Kriegs- oder Handelsschiff. Torpedofehlschuß. 18., am Tage der Eröffnung des U-Bootskrieges, in der Liverpool-Bucht. Da „U 30" noch nicht mit Geschütz ausgerüstet, kommt nur der ungesehene ↓-Angriff[2]) mit Torpedo in Frage. Bei der beschränkten Sichtweite durch das Sehrohr des getauchten Boots ist der Überblick über die Dampferwege unvollkommen. Außer einer Anzahl von Schiffen geringer Größe wird nur ein lohnender einlaufender Dampfer gesichtet, aber in zu großem Abstande, um ihn zu erreichen. So verläuft dieser wichtige Tag vor Liverpool ohne Ereignis. Auch am 19. wird keine Schußgelegenheit gefunden.

---

[1]) Band 1, S. 104—106.

[2]) ↓ = unter Wasser; ↑ = über Wasser.

20. ↓-Angriff ohne Warnung auf einlaufenden Dampfer ohne Flagge und Abzeichen. Torpedotreffer. Schiff sinkt. Englischer Dampfer „Cambank", 3112 T.

Als in den folgenden Stunden kein weiteres Schiff in der Liverpool-Bucht mehr in Sicht kommt, vermutet der Kommandant „U 30", daß der Verkehr nach dem Versenken des einen Dampfers funktelegraphisch umgeleitet worden ist, und er beschließt die Irische See durch die Nordeinfahrt zu verlassen, in der Erwartung, dort noch wertvolle einlaufende Schiffe anzutreffen.

Auf dem Marsch am 20. in Nähe der Insel Man wird der 337 T große englische Dampfer „Downshire" durch Warnungsschüsse mit Maschinengewehr angehalten und nach dem Aussteigen der Besatzung mit Sprengpatrone versenkt.

21. und 22. in Warteſtellung vor dem Nord-Kanal. Wie in der Liverpool-Bucht ohne Ergebnis. Bei mehreren Angriffsversuchen auf einlaufende Dampfer kommt das Boot infolge der geringen ↓-Geschwindigkeit nicht auf Torpedoschußentfernung heran. Als am 22. von neuem Sturm aufkommt und die hohe Atlantik-See die Handhabung des U-Boots auf Sehrohrtiefe aussichtslos macht, entschließt sich der Kommandant, den Rückmarsch — nördlich um England — anzutreten.

28. 2. in Wilhelmshaven eingelaufen.

17 Tage unterwegs, davon 5 Tage im Bereich der englischen Westküste vor den Toren der größten Häfen des Inselreichs, von 7 Torpedos nur 2 verschossen, 2 feindliche Handelsschiffe mit zusammen 3449 T versenkt, — dieses mäßige Ergebnis der ersten Unternehmung nach der Irischen See ist hauptsächlich der Annahme des U-Bootskommandanten zuzuschreiben, die überseeischen Verbindungen eines Welthandelsplatzes wie Liverpool könnten in kurzer Frist umgeleitet werden. Sonst aber ist, außer den Februarstürmen, der Umstand von ungünstigem Einfluß gewesen, daß die im Gange befindliche Ausrüstung der Boote von „U 19" ab mit 8,8 cm-Geschützen[1]) auf „U 30" noch nicht hatte ausgeführt werden können. Daher die beschriebenen Nachteile des Unterwasser-Beobachtens auf dem Dampferwege und des Unterwasser-Angreifens, Nachteile, die den Kommandanten von „U 16", Kaptlt. Hansen, sogleich dazu veranlaßt hatten, sich durch Überwasserangriffe bei Nacht nach Art der Torpedoboote Erfolg zu sichern.

[1]) „U 6" bis „U 17" wurden mit 3,7 cm- bzw. mit 5 cm-Geschützen je nach den Gewichts- und Stabilitätsverhältnissen dieser Boote bewaffnet.

„U 8", Kaptlt. Stoß, 13.—26. 2.

13. 2. von Helgoland ausgelaufen zum Handelskrieg nach dem Englischen Kanal. Da heftiger Seegang am 14. das Durchqueren des Minengebiets nicht ratsam erscheinen ließ, lief „U 8" am 15. in Ostende ein, um besseres Wetter abzuwarten. Dort erreichte „U 8" am 16. der Befehl des Chefs der Hochseestreitkräfte[1]), daß der Beginn des Handelskrieges vorläufig als Folge der amerikanischen Note vom 12. 2. aufgeschoben, und daß weitere Anweisung abzuwarten wäre. Am 20. 2. ging „U 8" durch das Marinekorps der Befehl des Chefs des Admiralstabs[2]) zu, daß der U-Bootskrieg in der Nordsee und im Englischen Kanal zu beginnen habe, daß aber Schiffe unter amerikanischer und italienischer Flagge zu schonen seien, sofern sie nicht sicher als feindliche erkannt wären.

Am 21. setzte darauf „U 8" die 6 Tage unterbrochen gewesene Unternehmung nach Westen von Ostende aus fort. Am gleichen Tage Marsch durch die bei ruhiger See wieder sichtbaren englischen Sperren. Nachts 21./22. westlich der Sperren U-Boot auf Grund gelegt, um Dover am 22. bei Tage ↓ zu passieren. Während dieser Durchfahrt nur einige Fischdampfer als Bewacher auf der französischen Seite beobachtet.

23. im östlichen Teil des Kanals, auf dem Schiffahrtsweg unter der englischen Küste, durch feindliche Bewachung, Zerstörer und bewaffnete Fischdampfer, zu dauernder Tauchfahrt gezwungen. Bei Beachy Head starker Dampferverkehr. Dort am 23. drei Unterwasserangriffe mit Torpedoschuß ohne Warnung auf Dampfer ohne Flagge und Abzeichen, die für Engländer gehalten wurden. Erster Angriff: Torpedotreffer, Schiff sank sofort; englischer Dampfer „Brankſome Chine", 2026 T. Zweiter Angriff: Torpedofehlschuß. Dritter Angriff: Treffer, Schiff gesunken; englischer Dampfer „Oakby", 1976 T. Auch unter den sonstigen zahlreichen Dampfern zwischen Beachy Head und Dungeneß war vom U-Boot aus an diesem Tage kaum einer mit neutraler Flagge und neutralen Farben an der Bordwand bemerkt worden. Fast alle fuhren ohne Flagge und ohne andere Kennzeichen ihrer Nationalität und waren nach Ansicht des Kommandanten von „U 8" als Engländer anzusprechen. Eine beachtenswerte Beobachtung, die der Leitung des U-Bootskrieges zu denken geben konnte!

Die Vorgänge des folgenden Tages sollten jene Beobachtung bestätigen. Nach kurzem Ausruhen auf dem Grunde versuchte „U 8" in der

---

[1]) Band 1, S. 116.
[2]) Band 1, S. 135, im Wortlaut angeführt.

Nacht zum 24. die Angriffe an der gleichen Stelle fortzusetzen, wurde aber durch die Bewachung zum Tauchen genötigt. Dagegen führte die Tätigkeit des U-Boots am 24. bei Tage auf dem Dampferwege in der Nähe von Beachy Head erneut zum Erfolg. Im Laufe von weniger als 3 Stunden wurden durch je einen Torpedoschuß im Unterwasserangriff ohne Warnung 3 Dampfer versenkt. Alle 3 ohne Flagge und Abzeichen, und alle 3, wie vermutet, englischer Nationalität: die Dampfer „Rio Parana", 4015 T, „Western Coast", 1165 T und „Harpalion", 5867 T.

Mit 6 von den 8 mitgeführten Torpedos waren, 3½ Tage nach dem Verlassen von Ostende, 5 feindliche Schiffe von zusammen 15 049 T versenkt. Durch die Detonationen der Torpedos hatte jedoch der Kreiselkompaß des Bootes eine Störung erlitten, die den Kommandanten veranlaßte, auf den Verbrauch seiner 2 noch verbliebenen Torpedos zu verzichten und die Unternehmung abzubrechen.

Auf dem Rückmarsch am 25. fand noch eine an sich belanglose Begegnung mit dem englischen Lazarettschiff „St. Andrew" statt, die angeführt werden muß, da die amtliche englische Seekriegsgeschichte[1]) die Angabe enthält, „U 8" habe den Versuch gemacht, das Lazarettschiff anzugreifen. Demgegenüber ist festzustellen, daß dem Kommandanten von „U 8" nach seinem klaren Bericht jeder Gedanke an einen Angriff auf dieses Schiff, das er als Lazarettschiff erkannte, fernlag, und daß das U-Boot keine Bewegung ausgeführt hat, die irgendwie zum Angriff hätte dienen können.

Am 25. bei Tage unter Wasser durch Dover—Calais auf der französischen Seite; am 26. durch die sichtbaren Minensperren, am gleichen Tage in Ostende eingelaufen.

Der Verlust von „U 8", 4. 3. 15.

In den wenigen Tagen vom 27. 2. bis 3. 3. ließ Kaptlt. Stoß in Ostende die Maschinen und die beschädigte Kompaßanlage seines Bootes überholen, ergänzte seinen Vorrat an Brennstoff und Torpedos sowie die sonstige Ausrüstung und war so in kürzester Frist wieder in Bereitschaft zu neuer Unternehmung mit dem gleichen Ziel.

Zusammen mit „U 20", das nach der Irischen See bestimmt war, lief „U 8" am 4. 3. von Ostende nach Westen aus. Aber schon an demselben Tage ereilte das Boot in der Dover-Straße sein Schicksal. Die Tatsache der Vernichtung durch Zerstörer der Dover-Bewachung wurde sofort von

[1]) Corbett, „Naval Operations", Band 2, S. 274. — Longmans, Green and Co., London 1921.

der englischen Admiralität veröffentlicht, über den Vorgang selbst und die daraus zu ziehenden Schlüsse war man hingegen deutscherseits auf Mutmaßungen angewiesen, bis Kapitänleutnant Stoß nach beendeter Gefangenschaft am 15. 7. 1918 aus Rotterdam einen eingehenden Bericht senden konnte. Dieser lautet:

„Am 4. 3. 15, morgens 7 Uhr, von Ostende ausgelaufen mit der Ab„sicht, in den Englischen Kanal vorzustoßen, dort so viel wie möglich zu „vernichten und so bald wie möglich nach Ostende zur Neuausrüstung „zurückzukehren. Die Fahrt bis zur ersten feindlichen Minensperre bei „Ruytingen-Bank wurde mit „U 20" gemeinsam ausgeführt. Dort „trennten sich die Wege, weil „U 20" das Calais-Fahrwasser benutzen „wollte. Außer der ersten Minensperre, die bereits durch die früheren „Fahrten bekannt war, wurde noch eine außerordentlich dichte, zweite „Minensperre angetroffen. Als die letzte Sperre passiert war, wurde „es unsichtig. Es wurde daher beschlossen, solange wie möglich über „Wasser zu fahren, um vor dem Antritt der Unterwasserfahrt durch die „Enge von Dover einen möglichst genauen Abgangsort zu erhalten. Als „die Unsichtigkeit zunahm, wurde das Boot in der Nähe von South Fore„land auf den Grund gelegt. Die Lage des Boots auf dem Grunde war „jedoch infolge des felsigen Bodens und der starken Strömung so bedenklich, „daß wieder aufgetaucht und über Wasser in westlicher Richtung gefahren „werden mußte. Das Boot blieb so weit als möglich tauchbereit; es wurde „elektrisch gefahren.

„Um 1 Uhr klarte es plötzlich auf. Auf ungefähr 1,5 sm Entfernung „wurde ein feindlicher Zerstörer, auf 4 sm ein weiterer gesichtet. Der „erstere nahm sofort mit höchster Fahrt Kurs auf das Boot auf. Es gelang „noch gerade, auf die nötige Tiefe zu kommen.

„Das U-Boot war hierdurch am Eingang zur Enge entdeckt, im Rücken „lagen die Minensperren, die wegen der feindlichen Gegenwirkung nicht „wieder über Wasser passiert werden konnten. Der Strom sollte in einer „Stunde kentern und dann in westlicher Richtung setzen. Ein Auf-Grund„Legen kam wegen des felsigen Meeresbodens und starken Stroms nicht „in Betracht.

„Die ganze Zerstörerflottille von Dover war mobil gemacht. Jedes„mal wenn der Schwierigkeit des Gewässers wegen zur Ortsbestimmung „das Sehrohr ausgefahren wurde, schien das Boot von irgendeinem Zer„störer gesichtet zu sein. Das Wetter wurde sehr klar, der Wind nahm

„weiter ab, es herrschte kein Seegang. So wurde das U-Boot zahllose „Male von Zerstörern überfahren.

„Es wurde daher beschlossen, das Sehrohr nicht mehr zu zeigen und „auf 20 m Wassertiefe bis ungefähr querab von Dungeneß zu laufen.

„Während dieser Zeit wurde fortgesetzt das Fahren von Zerstörern „mit höchster Fahrt gehört. . . . Um 3.30 Uhr wurde im ganzen Boot „eine Explosion gehört, die jedoch ziemlich weit entfernt sein mußte. Um „5.30 Uhr hörte ich am Turm einen verhältnismäßig leisen, aber hellen „Ton, der verdächtig erschien. . . . Im Tiefensteuern wurden Unregel„mäßigkeiten wahrgenommen. . . . Ich ging zum vorderen Torpedoraum, „um die Schraubengeräusche zu beobachten. In diesem Augenblick, un„gefähr 5.45 Uhr, erfolgte eine heftige Explosion, die das Boot gewaltig „erschütterte. Sämtliche Lampen wurden zerstört. . . . An verschiedenen „Stellen drangen starke Wassermassen in das Boot, hinter dem Steuerbord„Schaltbrett in der Zentrale entstand ein starkes Feuer, das gleichfalls auf „Wassereinbruch durch den Druckkörper schließen ließ. Alle elektrischen „Betriebseinrichtungen fielen aus. Die Tiefenruder übten keine Wirkung. „Das Boot wurde infolge des eindringenden Wassers stark vorlastig. Die „Gewalt des einströmenden Wassers und das sich schnell ausbreitende „Feuer in der Zentrale bewogen den Leitenden Ingenieur, Mar.-Ing. „P e l z, Preßluft zum Ausblasen der Tauchtanks anzustellen, bevor ich aus „dem vorderen Torpedoraum in den Turm gelangen konnte. Der Zustand „in der Zentrale und die Meldung des Leitenden Ingenieurs, daß die „Maschinenanlage ausgefallen wäre, bestimmten mich, im Interesse der Er„haltung der Besatzung, zu dem Entschluß, weiter Preßluft geben zu „lassen. . . . Dadurch Verstärkung der vorlichen Neigung auf 50—60°. „. . . Die Akkumulatorenbatterie lief über und verbreitete mit dem über„strömenden Wasser erstickende Gase.

„Das Boot schoß schnell in die Höhe und richtete sich, an der Oberfläche „angekommen, auf ungefähr 25° Neigung wieder auf. Sofort nach dem „Auftauchen erfolgte ein Geschoßtreffer gegen die Vorkante des Turms. . . . „Ich sah sofort nach dem Auftauchen durch die Turmfenster und beobachtete „in nächster Nähe im Kreisbogen herum mehrere Zerstörer. Ein Wider„stand war ausgeschlossen. Die Torpedos und ihre Rohre waren nicht in „sofortiger Angriffsbereitschaft. Die Manövrierunfähigkeit des Bootes so„wie die vorliche Neigung verhinderten jede Schußmöglichkeit. In der Ab„sicht, das Boot zu versenken, ließ ich das Turmluk öffnen."

Der Besatzung von „U 8“ gelang es bis auf den letzten Mann, das sinkende Boot zu verlassen; sie wurde vollzählig von den englischen Zerstörern aufgenommen. Nach dem Abstellen der Preßluft führten das Fluten der Tauchtanks und das in den Druckkörper eingedrungene Wasser ein schnelles Sinken des Boots herbei.

Der zur Vervollständigung wichtige amtliche Bericht der englischen Admiralität besagt:

„»U 8« wurde am 4. 3. gegen Mittag zuerst von dem Zerstörer „»Viking« der VI. Zerstörerflottille in der Nähe des Varne-Bank-Feuer„schiffes gesichtet. »Viking« eröffnete das Feuer, und das U-Boot tauchte. „Um 1.26 Uhr Nm. meldete ein Drifter (Bewachungsfahrzeug), daß „ein Anzeigennetz sich 6 Meilen nordöstlich der Varne-Bank bewegte. „Während der Jagd, die darauf folgte (an der nach dem Bericht der „Admiralität in der ‚Times‘ vom 9. 3. 15 im ganzen 12 Zerstörer beteiligt „waren)[1]), wurde das Sehrohr dreimal gesehen. Gegen 5 Uhr Nm. „zündete der Zerstörer »Ghurka« sein Schleppgerät. Das U-Boot kam an „die Oberfläche mit einem Winkel von etwa 45°. Der »Maori« und „»Ghurka« eröffneten das Feuer, jeder einen Schuß, und trafen den Turm „des U-Bootes. . . . 4 Offiziere und 25 Mann wurden aufgenommen. „Das U-Boot sank binnen 10 Minuten[2]).“

Der Verlust von „U 8“ und seines Kommandanten, der unverkennbar im Begriff war, eine Reihe von Unternehmungen nach eigenem Kopf zu eröffnen, die vielleicht bahnbrechend gewesen wären, ist ganz besonders zu bedauern. Ungünstige Wetterverhältnisse waren es gewesen, die das erste, nebensächliche Einlaufen von „U 8“ in Ostende bestimmten. Ein schneller, ungestörter Marsch führt dann das Boot in weniger als 2 Tagen von Ostende durch die englischen Minen und die Dover-Enge an den fast ununterbrochen nach der Themse flutenden Schiffsverkehr in Gegend von Beachy Head, der von dort, zusammengedrängt wie in einem Kanal durch die Kriegsmaßnahmen der englischen Admiralität, an Folkestone vorbei in die Downs geleitet wird, in die Sperrlücke der englischen Blockade. Das Geschütz wird auf „U 8“ kaum vermißt; die starke feindliche Bewachung hätte dem Boot nicht die Möglichkeit gelassen, über Wasser zum Anhalten von Handelsschiffen davon viel Gebrauch zu machen. Aber, anders als es „U 30“ vor Liverpool und in der Irischen See getroffen hat, laufen die

[1]) Außer den drei genannten: die Zerstörer „Nubian“, „Mohawk“, „Falcon“, „Kangaroo“, „Cossack“, „Leven“, „Fawn“, „Syren“ und „Ure“.

[2]) Vgl. auch Corbett, „Naval Operations“, Band 2, S. 276.

Dampferkurse im östlichsten Winkel des Englischen Kanals so dicht zusammen, daß selbst die geringe Beweglichkeit des U-Bootes unter Wasser kein Hindernis ist. Die sich bietenden Ziele in ihrer Menge können dem Torpedoschuß nicht entgehen. Keine vergeblichen Anläufe; und alle Schiffe ohne Flagge scheinen Engländer.

Kaptlt. Stoß erkennt, daß jede Wegstunde weiter nach Westen militärischer Zeitverlust ist, daß er nirgends seiner Aufgabe so schnell und sicher gerecht werden kann wie an dieser Stelle. In knapp 28 Stunden sind 6 Torpedos verschossen, und als Kompaßstörung zur Rückkehr zwingt, leitet den Kommandanten nach der eindrucksvoll gewonnenen Erfahrung nur das Streben: zum nächstgelegenen Stützpunkt, nach Flandern — nicht etwa nach der entfernten Nordseewerft zurück —, zum beschleunigten Rüsten der neuen Fahrt in das so günstig gelegene Jagdgebiet. Mit dem gleichen Leitgedanken: „so viel wie möglich im Kanal versenken und so schnell wie möglich nach Ostende zur Neuausrüstung zurück", geht der Kommandant von „U 8" zu seiner zweiten Unternehmung, die seine letzte sein wird, nach Westen in See.

Die Befehle für die U-Boote sollten nicht mit jedem Buchstaben starre Bindung sein. Sie waren, wie der F. d. U. in seinen Anweisungen vom 8. 2. hervorgehoben hatte, im allgemeinen als Anhaltspunkte anzusehen. Im feindlichen Gebiet mußten die Kommandanten der U-Boote selbst die Formen finden, wie der neuen Waffe in der noch nie gewesenen Kriegsart größte Wirkung zu verschaffen war. Es war die eigene Erkenntnis des Kaptlt. Stoß und sein durch Wort und Tat klar bezeichneter Zweck, die Lage von Flandern zu nutzen. Der F. d. U. hatte vor der Fliegergefahr in den Häfen des Marinekorps und vor dem Anlaufen gewarnt; aber er ließ „U 8" gewähren, der Erfolg mußte entscheiden. Nicht ausgeschlossen scheint es, daß das selbständige Vorgehen des einen Boots dem Handelskrieg nach Westen einen neuen Weg bereitet hätte, daß die schon zu den Akten gelegte Stützpunktfrage der U-Boote im Sinne des Führers von Flandern, des Admirals v. Schröder, wieder aufgelebt wäre, wenn dem ersten vorbildlichen Vorstoß von „U 8" weitere schnelle Schläge gefolgt wären, wenn nicht die Zufälligkeit des Krieges hier wieder eine Rolle gespielt hätte, ebenso eigenartig und in gleichem Sinne lähmend, wie die Fliegerbombe, die am 2. 2. in Zeebrügge „U 14" traf.

10 Marschtage und 6 Tage im Tätigkeitsgebiet hatte der F. d. U. für die Kanalunternehmungen von der Nordsee aus veranschlagt, nicht mehr als 5 Tage hatte „U 8" von Ostende aus im ganzen gebraucht. Diese Tatsache im Verein mit dem unwiderleglichen Fortschreiten der Luftabwehr

in den Flandernhäfen hätten bei voller Bewertung zu neuen Entschlüssen führen können.

Etwa gleichzeitig mit der Kanalunternehmung von „U 8" waren zwei U-Boote nach der englischen Ostküste in Marsch gesetzt worden. Technische Störungen nötigten indes zu vorzeitigem Abbrechen des ersten Anlaufs in jenen Teil des Kriegsgebiets.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 21.—26. 2.

Erste Kriegsverwendung des am 5. 10. 14 in Dienst gestellten, am 13. 1. 15 zur Front getretenen Boots. 21. 2. von Helgoland ausgelaufen zum Handelskrieg an der englischen Ostküste. Am 23. in der Nordsee ↓-Torpedoangriff, da „U 34" noch ohne Geschütz, gegen Fischdampfer, der verdächtig scheint, feindlicher Bewacher zu sein. Fehlschuß.

24. Rückmarsch infolge Maschinenstörung, bevor die englische Küste erreicht ist. 26. Helgoland.

„U 9", Oblt. z. S. Spieß, 25. 2.—1. 3.

13. 2. Übernahme des früher von Kaptlt. Otto Weddigen ruhmreich geführten Boots durch den bisherigen Wachoffizier von „U 9".

25. 2. von Helgoland ausgelaufen mit demselben Ziel wie „U 34". 27. wegen Kompaßstörung in schwerer See, Windstärke 9—11, Rückmarsch. 1. 3. in Helgoland.

„U 6", Oblt. z. S. Lepsius, 25. 2.—5. 3.

25. 2. von Helgoland nach dem Englischen Kanal.

26. abends in ungewöhnlich schnellem Vordringen das feindliche Minengebiet unter Wasser durchquert, ohne eine Mine gesehen oder ein Ankertau berührt zu haben. Anschließend nachts zum 27. getaucht durch Dover—Calais auf der französischen Seite. Am 27. bereits an der englischen Küste bei Beachy Head.

28. ↓-Angriff auf Dampfer ohne Kennzeichen, der durch auffällige Kursänderungen den Anlauf des U-Boots erschwert. Kurz nach dem Torpedoschuß, der fehl geht, wurde „U 6" von dem Dampfer gerammt, jedoch nur am Turm nicht ernsthaft beschädigt. Da aber beide Sehrohre zerstört waren, muß Unternehmung abgebrochen werden.

Das englische Seekriegswerk[1]) enthält eine Darstellung des typischen

[1]) Corbett, „Naval Operations", Band 2, S. 274/275.

Vorgangs, der auch in englischen Zeitungen alsbald nach dem Ereignis rühmend erwähnt worden war. Danach hat der Kapitän jenes Dampfers, des englischen Dampfers „Thordis", 501 T, das U-Boots-Sehrohr beim Beginn des Angriffs bemerkt und darauf zugedreht. Nachdem das U-Boot anscheinend vergeblich versucht hatte, die Steuerbordseite des Dampfers anzugreifen, wiederholte es den Anlauf von der Backbordseite und schoß den Torpedo. Als dann das Sehrohr nach dem Fehlschuß wieder auf nächste Entfernung sichtbar wurde, drehte der Dampferführer hinterher, rammte das Boot und nahm an, es dadurch sicher vernichtet zu haben. Ein Geldgeschenk der Admiralität „in Anerkennung seiner geschickten Führung zur Rettung seines Schiffs" und eine Auszeichnung waren sein Lohn.

Das genannte amtliche englische Seekriegswerk erwähnt in diesem Zusammenhang, daß schon am 14. 2. 15 von der englischen Admiralität vertrauliche Instruktionen an die englischen Handelsschiffe ausgegeben worden sind, die angeblich nicht zum Angreifen und Vernichten deutscher U-Boote, sondern lediglich zur Sicherheit der englischen Schiffahrt bestimmt waren. Daß aber das maßgeblich empfohlene Zudrehen eines Dampfers auf das Sehrohr eines voraus in Sicht kommenden U-Boots nicht zum Rammen und Versenken des Feindes, sondern lediglich zur Sicherheit des eigenen Schiffs dienen solle, will deutscher Auffassung nicht recht begreiflich erscheinen. Tatsächlich rechnete ja auch die englische Admiralität mit der Vernichtung von „U 6", lobte und belohnte die Tat, stachelte damit zur Nacheiferung an und konnte binnen kurzem den wohl nicht unerwünschten Erfolg verzeichnen, daß die Kapitäne der englischen Kauffahrteischiffe aufhörten, sich in dem beginnenden Handelskrieg als Nichtkämpfer zu fühlen, vielmehr mit Eifer dazu übergingen, sich gegen die deutschen U-Boote überaus aktiv zu verhalten.

Am 1. 3. steuerte „U 6" in ununterbrochener 14stündiger Tauchfahrt ohne Sehrohr durch Dover—Calais und das östlich anschließende Minengebiet und lief am 5. in Helgoland ein.

Seit dem 20. 2. war und blieb einstweilen die Irische See von U-Booten unbesetzt — eine fühlbare Folgeerscheinung des diplomatischen Einspruchs der Vereinigten Staaten vom 12.

Als schließlich die Kaiserliche Einwilligung vom 22. unter der Bedingung der Schonung der amerikanischen und der italienischen Flagge wieder Handlungsfreiheit für die Westküste gab, erging am 23. ein Befehl des F. d. U. an „U 20" und „U 27", gleichzeitig aufzubrechen mit folgendem besonderen Auftrag:

„Da der englische Überseehandel durch F. T. auf bestimmten Wegen „geleitet wird — augenblicklich geht er nördlich um Irland —, sind be„stimmte Beobachtungen hierüber erwünscht. Deshalb und um in dieser „ersten Zeit möglichst energisch durchzugreifen, sollen diesmal 2 U-Boote „nach der Irischen See gehen, „U 27" und „U 20", einer die nördliche „Hälfte einschließlich Einfahrt nach Glasgow, einer die südliche Hälfte ein„schließlich Bristol-Kanal beobachten. Da nach Zeitungsnotizen die beab„sichtigte Schonung der amerikanischen Flagge infolge einer Mitteilung „des deutschen Botschafters in der Öffentlichkeit bekanntgeworden ist, muß „mit einem umfangreichen Mißbrauch gerade der amerikanischen Flagge „gerechnet werden."

„U 20", Kaptlt. Schwieger, 25. 2.—17. 3.

25. 2. ausgelaufen aus der Ems nach südlichem Teil der Irischen See. 26. nach Zeebrügge hinein, um eine Undichtigkeit des Boots mit Werftmitteln zu beseitigen. 27. Zeebrügge verlassen, jedoch wegen Seegangs Ostende angelaufen mit Rücksicht auf das Minengebiet. Infolge Fortdauer schlechten Wetters erst 4. 3. zusammen mit „U 8" Marsch nach Westen fortgesetzt. 4. durch zwei Minensperren bei Ruytingen-Bank. „Die Minen lagen mit unregelmäßigen Abständen und waren bei Seegang Stärke 4 von vorn nur sehr spät zu erkennen. Das Boot passierte ein Doppelpaar auf 2 m Abstand, da diese Minen durch die See fast dauernd überspült wurden." Trotzdem brachte „U 20" die Sperren ohne Schaden hinter sich. Danach noch am 4. unter Wasser längs der französischen Küste durch die Dover-Straße und gegen Mitternacht bei Boulogne aufgetaucht.

5. englische Küste angesteuert. Südlich Insel Wight ↓-Angriff ohne Warnung auf Dampfer, der, da ohne Flagge und Abzeichen, als Engländer angesprochen wird. Torpedofehlschuß. 5. und 6. Weitermarsch nach Westen. Mehrere größere Dampfer werden, teils wegen zu großer Entfernung — „U 20" hat noch kein Geschütz zum Anhalten —, teils wegen neutraler Abzeichen vorbeigelassen. Das Gebiet zwischen Start Point und Lizard Head wird als günstiges Angriffsgebiet bezeichnet, „U 20" strebt jedoch in wörtlicher Auslegung seines Auftrags zur Irischen See.

6. bei Lizard Head ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge. Es war der englische Dampfer „Grimsby Hall".

7. Bristol-Kanal erreicht, dort ↓-Angriff ohne Warnung auf Dampfer ohne Flagge, ohne Abzeichen, ohne Namen. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Bengrove", 3840 T, gesunken. Während des Weitermarschs

durch St. Georgs-Kanal auf einige Dampfer nicht zu Schuß gekommen, da schwere See die Tiefensteuerung des Boots behindert.

9. in Liverpool-Bucht ↓-Angriff auf Dampfer ohne Kennzeichen. Torpedotreffer. Englischer Dampfer, „Princeß Victoria", 1108 T, gesunken. In Erwartung verstärkter feindlicher Gegenwirkung verläßt der Kommandant die aussichtsreiche Stellung vor Liverpool, um nach dem Nordeingang zur Irischen See vorzustoßen, obwohl der nördliche Teil des Gebiets „U 27" zugewiesen war.

10. im Nord-Kanal angelangt; dort starke Bewachungslinie von Fischdampfern, die mit geschlepptem Suchgerät gegen U-Boote zu sichern scheinen; aber kein Dampferverkehr. Daher wieder Rückmarsch nach Süden. 10./11. nachts mehrere große Dampfer, aus Richtung Liverpool nach Nord-Kanal laufend, in Sicht. Kein Angriffsversuch, „da die Nacht zu dunkel und begleitende Zerstörer nicht rechtzeitig hätten ausgemacht werden können".

11. abends bei Dunkelheit ↑-Angriff auf Dampfer ohne Abzeichen. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Florazan", 4658 T, gesunken.

12. Rückweg angetreten durch Englischen Kanal nach Osten.

Ein ↓-Angriff südlich Start Point auf einen englischen Dampfer der Royal-Mail-Linie wird vereitelt, da dieser, nach Art des Dampfers „Thordis", auf das bei glatter See sichtbare Sehrohr zudreht.

Auf dem Weitermarsch viel Nebel.

14. getaucht durch die Dover-Straße. Dann durch die sichtbaren Minensperren, und am Abend des gleichen Tages Ostende angelaufen, um dem Boot kurze Ruhe zu geben und Nachrichten über etwaige neue Minensperren einzuholen.

16. aus Ostende ausgelaufen.

17. auf der Ems eingetroffen.

„U 27", Kapitl. Wegener, 25. 2.—17. 3.

25. 2. aus der Ems ausgelaufen nach nördlichem Teil der Irischen See. Weg durch die Nordsee um Schottland. 27. durch die Fair-Insel-Enge zwischen Orkneys und Shetlands. 1. 3. vor dem Nordeingang zur Irischen See angekommen. Vom 1. bis in die Nacht zum 4. Warteſtellung außerhalb des Nord-Kanals, um befehlsgemäß den von Norden in die Irische See führenden Schiffahrtsweg zu beobachten. In diesen Tagen wenig Verkehr, vorwiegend kleinere Schiffe, keine Schußgelegenheit.

4. in Nord-Kanal eingesteuert, bei Tage unregelmäßige Bewachungslinien aus Fischdampfern beobachtet, hier und da auch Zerstörer. 4.—6. im Nord-Kanal kein Verkehr von größeren Überseedampfern, kleinere Dampfer meist unter nordischer Flagge, kein Angriff.

7./8. in den nach Glasgow führenden Firth of Clyde unter Wasser eingelaufen; lebhafter Dampferverkehr, aber vorwiegend kleinere Schiffe. 7. morgens bei Dunkelheit und ebenso am 9. morgens je ein Torpedofehlschuß im Überwasserangriff auf zwei Dampfer. Am 9. bei Tage dann ein englisches Linienschiff in Sicht. Angriffsversuch mißlingt wegen hoher Gegnerfahrt. Da der Kommandant noch weitere Angriffsgelegenheit auf feindliche Kriegsschiffe in dieser Gegend erwartet, entschließt er sich, auch noch die folgenden Tage dort zuzubringen; aber ohne Erfolg.

11. morgens auf dem belebten Dampferweg von und nach Glasgow Überwasserangriff auf großen, abgeblendeten Dampfer. Torpedotreffer. Englischer Hilfskreuzer „Bayano", 5948 T, sofort gesunken. Nach Zeitungsnachricht sollen von 200 Mann Besatzung dieses Hilfskriegsschiffes nur 26 gerettet worden sein.

12. Einige durch Kursänderungen der Dampfer oder zu großen Abstand mißlungene Angriffsversuche.

13. in Morgendämmerung ↑-Anlauf gegen Dampfer, der das U-Boot sichtet und abdreht, später auf das Boot zudreht zum Rammstoß. U-Boot weicht aus, holt den Dampfer mit überlegener Geschwindigkeit ein und fordert mehrfach durch Zuruf zum Stoppen auf. Da Dampfer auch durch Maschinengewehrfeuer, in Ermangelung eines Geschützes, nicht dazu zu bewegen ist, wird ein ↑-Torpedo geschossen. Treffer. Besatzung geht in Boote; Schiff sinkt. Englischer Dampfer „Hartdale", 3839 T. Danach beschließt der U-Bootskommandant den Rückmarsch, der vom 13. bis 17. auf gleichem Wege wie der Hinmarsch ohne Zwischenfall zurückgelegt wird. 17. Ems eingelaufen.

Auch diese Doppelunternehmung von „U 20" und „U 27" nach der Irischen See hat keinen befriedigenden Erfolg gebracht. Nur 4 Torpedos waren von jedem der beiden Boote bei rund 25 Tagen Fahrtdauer verschossen worden. Die Findigkeit der U-Bootskommandanten, sich an die großen Dampferwege heranzuspüren, bedurfte noch der Entwicklung. Daneben durfte von dem bevorstehenden Einbau des Geschützes eine wesentliche Leistungssteigerung erwartet werden.

Die Seetüchtigkeit und die Taucheigenschaften der U-Boote hatten sich

bei diesen weiterreichenden Unternehmungen auch in der hohen Atlantik-See der stürmischen Jahreszeit gut bewährt.

Bemerkenswert war ferner, daß die Kommandanten von „U 20" und „U 27" eine übereinstimmende Beobachtung über die Kennzeichen der gesichteten Handelsschiffe meldeten: Dampfer mit neutralen Flaggen waren in der Irischen See nur vereinzelt angetroffen worden, englische Schiffe dagegen schienen daran erkennbar zu sein, daß sie keine Flagge führten.

Der Verlust von „U 29", Kaptlt. Weddigen, am 18. 3. 15.

Am 13. 2. 15 hatte Kaptlt. Weddigen das Kommando des U-Boots „U 29" übernommen, das vorher von Kaptlt. Plange geführt worden war.

4. 3. aus der Ems ausgelaufen nach der Irischen See. Anmarsch durch die Dover-Straße. Wegen Maschinenstörung am 6. in Ostende eingelaufen. Infolge Oststurms erst 10. 3. Marsch nach Westen fortgesetzt.

Von dieser Unternehmung ist „U 29" nicht zurückgekehrt. Englische und französische Schiffahrtsnachrichten geben jedoch von dem Weg und der Tätigkeit des Boots ein ziemlich vollständiges Bild[1]).

11. 3. Der englische Dampfer „Adenwen", 3798 T, wird nordwestlich von Cherbourg von „U 29" durch Sternsignale und Zuruf angehalten. Das Schiff, das zunächst zu entkommen sucht, stoppt erst, als es vom U-Boot eingeholt und mit Torpedoschuß bedroht wird. Die Rettungsboote des Dampfers werden von „U 29" zu einem norwegischen Dampfer geschleppt. Auf „Adenwen" werden Sprengpatronen gezündet. Das Schiff wird jedoch später von einem französischen Zerstörer in sinkendem Zustande aufgefunden und nach Cherbourg eingebracht.

Der französische Dampfer „Auguste Conseil", 2952 T, wird ebenfalls am 11. 3. in der Nähe von Start Point von „U 29" angehalten und nach dem Verlassen durch Sprengpatronen versenkt.

Am 12. 3. versenkt „U 29" etwa 10 sm südlich der Scilly-Inseln die englischen Dampfer „Indian City", 4645 T, und „Headlands", 2988 T, ferner 25 sm WNW von den Scillies den englischen Dampfer „Andalusian", 2349 T. Auch in diesen drei Fällen ist es „U 29" ge-

---

[1]) Z. B. Hurd, „The Merchant Navy", Band 1, S. 299 ff. — John Murray, London 1922.

Gibson and Prendergast, „The German Submarine War", S. 33. — Constable, London 1931.

Kable Chatterton, „Q-Ships and their Story", S. 9. — Sidgwick and Jackson, London 1922.

lungen, die Schiffe anzuhalten, trotzdem das Boot noch kein Geschütz besaß. Die beiden ersten sind, nach dem Aussteigen der Besatzung gestoppt liegend, vom U-Boot durch Torpedoschuß, den sogenannten „Torpedofangschuß", zum Sinken gebracht worden, der letztere, „Andalusian", durch Öffnen der Ventile. „U 29" muß dann, ohne in die Irische See eingedrungen zu sein, den Rückmarsch um Irland und Schottland herum angetreten haben, denn am 14. 3. ist der bewaffnete englische Dampfer „Atalanta", 519 T, westlich von Irland, 12 sm WSW von Inishturk Island, durch ein deutsches U-Boot, das nur „U 29" gewesen sein kann, angegriffen, zum Stoppen gebracht und in Brand gesteckt worden. Der Dampfer ist jedoch nicht gesunken, sondern eingeschleppt worden.

Am 26. 3. 15, als wegen der Rückkehr von „U 29" noch kaum Besorgnis bestand, erfolgte plötzlich die unklar gefaßte funkentelegraphische Bekanntgabe der Admiralität in London, „es sei Grund zu der Annahme, daß »U 29« gesunken sei". Später kam dann die Nachricht, aber ohne nähere Einzelheiten, „U 29" sei in der Nordsee von dem englischen Schlachtschiff „Dreadnought" gerammt und niemand von der Besatzung des Boots gerettet worden. Erst dem in der Nachkriegszeit eingeleiteten Nachrichtenaustausch mit der geschichtlichen Abteilung der englischen Admiralität verdankt das Marine-Archiv die folgende genaue Darstellung des tragischen Vorgangs, der sich am 18. März 1915 in der nördlichen Nordsee, in etwa 58° 20′ N und 0° 57′ O, abgespielt hat[1]).

Der amtliche englische Bericht lautet:

„Das 1. und 2. Schlachtgeschwader der Großen Flotte, welche unter „der Führung des Oberbefehlshabers Übungen in der Nordsee ausgeführt „hatten, waren in Divisions-Kiellinien und steuerten WNW mit 15 kn „auf Zickzack-Kursen, Kurs nach Scapa Flow. Um 1.15 Nm.[2]) sichtete „die »Marlborough«, welche die Backbord-Flügelkolonne führte, ein „Sehrohr. Das Wetter war schön, kalt, die Sichtigkeit sehr groß. Ein Tor„pedo wurde auf »Neptune«, das Schlußschiff der Backbordkolonne, ge„schossen, und passierte 30 Yards hinter dem Heck des Schiffes.

„Das 1. und 2. Schlachtgeschwader wendeten um 12 Strich nach Steuer„bord und vermehrten Fahrt auf 17 kn. Das 4. Schlachtgeschwader war

[1]) Der Angriff und der Verlust von „U 29" am 18. 3. 15 sind vom Marine-Archiv bereits im Zusammenhang der Seekriegsereignisse in der Nordsee — Band 4, S. 52 bis 54 — dargestellt worden. Die hier benutzten Angaben der Admiralität in London standen jedoch damals noch nicht zur Verfügung. Daher hier die Wiederholung in neuer, vollständiger Form.

[2]) Uhrzeiten in mitteleuropäischer Zeit.

„mittags detachiert worden nach Cromarty. Es hatte abgewendet und war „1.15 Nm. im Begriff, sich hinter dem 1. und 2. Schlachtgeschwader „vorbeizuziehen. Um 1.20 Nm. hatte das 4. Geschwader begonnen, „WSW-Kurs aufzunehmen, als ein Signal von »Marlborough« bei dem „4. Geschwader eintraf: »Ein U-Boot recht voraus von Ihnen.« 1.28 Nm. „sichtete die »Dreadnought«, das Backbord-Flügelschiff, ein Sehrohr „1200 Yards an Backbordseite, hißte die rote Flagge (U-Boot in Sicht), „und indem es die Fahrt auf äußerste Kraft vermehrte, hielt das Schiff auf „das Sehrohr zu. Der Kurs des U-Boots wurde mehrmals geändert, aber „die Hauptrichtung war eine südliche. Um 1.35 Nm. erreichte die »Dread- „nought« das U-Boot und rammte es, anscheinend an seiner Steuerbord- „seite. Der Turm des U-Boots erschien nicht. Aber sein Bug kam aus „dem Wasser in einem Winkel von ungefähr 30°, wobei etwa 30 Fuß des „Vorschiffs sichtbar wurden. Die Nummer »U 29« war in erhabenen „Schriftzeichen, die übergemalt waren, zu erkennen, kurz bevor das Boot „sank.

„Der Kreuzer »Blanche« blieb an der Stelle und berichtete um „3.10 Nm.:

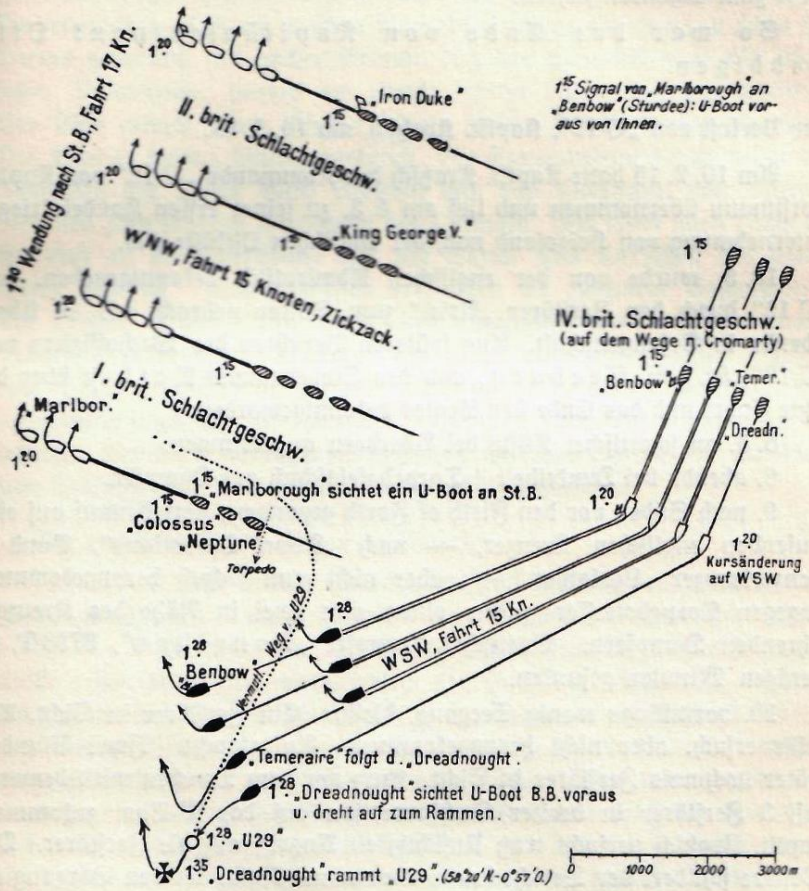
„»Große Mengen von Wrackteilen, ein Kleidungsstück, viel Öl an der „Oberfläche. Keine Überlebenden.«"

Wie sich dem U-Bootskommandanten am Sehrohr die wechselnde Lage dargestellt haben mag, darüber sind nur ungewisse Vermutungen möglich. Der erste Teil seines Anlaufs scheint klar zu sein. „U 29" hielt zum Angriff zwischen die beiden südlichen Divisionskolonnen und schoß auf parallelem Gegenkurs gegen das Schlußschiff wahrscheinlich einen Winkelschuß, der das Ziel verfehlte. Welche weiteren Absichten Weddigen dann leiteten, als er nach dem Vorbeigehen der „Neptune"-Kolonne anscheinend auf südlichen Kurs drehte, entzieht sich jeder Beurteilung. Möglich ist, daß er einen neuen Angriff gegen das herankommende 4. Schlachtgeschwader ansetzen wollte, sofern er überhaupt noch einen Torpedo im Boot hatte, und daß ihm das Drehen der „Dreadnought" zum Rammen im letzten Augenblick vor dem beabsichtigten Schuß entgangen ist. Oder aber, Weddigen drehte nach dem Schuß auf „Neptune" dem angegriffenen 1. Geschwader nach Steuerbord nach, seine ganze Aufmerksamkeit war in Erwartung etwaiger neuer Kursänderungen auf diese Schiffe gerichtet, und dabei ist er des abseits stehenden 4. Geschwaders nicht gewahr geworden, weil es durch Rauchschwaden der zahlreichen, mit hoher Fahrt laufenden

Skizze Nr. 1[1]).

Angriff von „U 29“ auf die „Große Flotte“.

18. März 1915.



[1]) Skizze Nr. 1 ist einer amtlichen englischen Skizze nachgebildet; es wurde der mutmaßliche Weg von „U 29“ eingetragen.

Vgl. auch „Der Krieg zur See, Nordsee“, Band 4, S. 53.

Schiffe verdeckt gewesen sein kann. Oder ein Versager der Tiefensteuerung war eingetreten, der den U-Bootskommandanten im entscheidenden Augenblick hinderte, dem Rammstoß auszuweichen, indem er das Boot auf größere Tiefe brachte. Das geringste Versagen in dem feinen Räderwerk dieser schwer zu handhabenden Waffe kann in der kritischen Lage des Angriffs zum Scheitern führen.

So war das Ende von Kapitänleutnant Otto Weddigen.

Der Verlust von „U 12", Kaptlt. Kratzsch, am 10. 3. 15.

Am 10. 2. 15 hatte Kaptlt. Kratzsch das Kommando „U 12" von Kaptlt. Forstmann übernommen und lief am 4. 3. zu seiner ersten Handelskriegsunternehmung von Helgoland nach der englischen Ostküste aus.

10. 3. wurde von der englischen Admiralität bekanntgegeben, daß „U 12" durch den Zerstörer „Ariel" zum Sinken gebracht sei. 10 Überlebende in Gefangenschaft. Aus späteren Berichten des Wachoffiziers von „U 12", Lt. z. S. Seeburg, und des Steuermanns Rath ist über die letzte Fahrt und das Ende des Bootes bekanntgeworden:

6. 3. an schottischer Küste bei Aberdeen angekommen.

8. abends bei Dunkelheit †-Torpedofehlschuß auf Dampfer.

9. nach Süden vor den Firth of Forth gegangen; dort Anlauf auf einlaufenden englischen Kreuzer, — nach „Naval Operations", Band 2, Panzerkreuzer „Leviathan" —; aber nicht zum Schuß herangekommen. Dagegen Torpedotreffer gegen einen von zwei in Nähe des Kreuzers fahrenden Dampfern. Englischer Dampfer „Tangistan", 3738 T, in wenigen Minuten gesunken.

10. vormittags wenig Seegang, diesig. Ein Zerstörer in Sicht, Angriffsversuch, aber nicht herangekommen. Aufgetaucht. Zwei Stunden später nochmals Zerstörer in Sicht. Kurz vor dem Tauchen wird bemerkt, daß 3 Zerstörer in breiter Suchformation auf das U-Boot zukommen. Kaptlt. Kratzsch versucht trotz Unsichtigkeit Angriff auf die Zerstörer. Das Weitere schildert der Bericht des Steuermanns Rath, der den Vorgang im Turm an der Seite des gefallenen Kommandanten erlebt hat:

„In kürzester Zeit war das Boot nach dem Sichten der Zerstörer auf „13 m Tiefe. Gleichzeitig mit dem Tauchmanöver wurden alle 4 Rohre „zum Schuß fertig gemacht. ... Als das Boot auf 13 m eingesteuert war, „befahl der Kommandant: Kleine Fahrt, und: Auf 10 m gehen .... Das „Sehrohr wurde ausgefahren, der Kommandant sah durch, von vorn über

„Steuerbord nach hinten. Als das Sehrohr etwa 3 Strich achteraus zeigte, „rief der Kommandant: »Zerstörer!« Ich sah schnell selbst durch das Seh„rohr und erkannte nur die schwarze Bordwand des Zerstörers. Um frei „zu kommen, befahl der Kommandant: Hart Steuerbord, Maschinen „äußerste Kraft, Untertrieb geben und alle Mann nach vorn! Zur selben „Zeit wurde eine ungeheure Detonation gehört. Der erste Gedanke war: „Torpedotreffer. Fast im gleichen Augenblick wurde das Boot in Höhe des „Turms gerammt, mit solcher Gewalt, daß das Boot sich wohl 80° über„legte. Unmittelbar darauf ein ebenso starker Rammstoß am Vorschiff. „Das Licht erlosch sofort, Wasser stürzte in den Turm und die Zentrale. „Das Boot zu halten, schien unmöglich. Der Kommandant befahl daher das „Ausblasen der Tanks durch Preßluft und das Anbringen von Spreng„patronen zum sicheren Vernichten des U-Boots. Das Boot schoß durch die „Preßluft an die Oberfläche, und der Befehl zum Verlassen des Boots „wurde gegeben. Währenddessen eröffneten die Zerstörer Geschützfeuer. „Ein Treffer in den Turm tötete den Kommandanten und verursachte „weitere Verheerungen. Während des dann folgenden schnellen Sinkens „von »U 12« gelang es im ganzen 10 Mann der Besatzung, aus dem Boot „herauszukommen und die von den Zerstörern ausgesetzten Boote zu er„reichen. Durch die verbogenen Sehrohre war das Öffnen des Turmluks „zum Verlassen des Boots nur teilweise möglich gewesen."

Der englische Bericht besagt ergänzend:

„Am 10. 3. um 9 Vm. (Greenwich-Zeit) meldete der Trawler (Be„wachungsfahrzeug) »May Island« ein U-Boot in etwa 56° 15′ N, „1° 56′ W. 3 Zerstörer der 1. Flottille gingen sogleich an die gemeldete „Stelle. Um 10.10 Vm. marschierten die Zerstörer »Acheron«, »Attack« „und »Ariel« mit 20 kn auf NO-Kurs in Dwarslinie, 1 sm Abstand. Wetter „war diesig, Windstärke 2, glatte See, als um 10.10 Vm. die »Attack« „2 Strich an Backbord ein U-Boot sichtete. Das U-Boot steuerte NW, also „etwa quer zum Kurs der Zerstörer. Der Zerstörer eröffnete das Feuer „und hielt mit äußerster Kraft auf das Boot zu. 2 Minuten später sichtete „die »Ariel« das U-Boot 2½ Strich an Steuerbord, darauf die »Acheron«, „2 sm entfernt. Alle 3 Zerstörer hielten jetzt mit äußerster Kraft auf das „U-Boot zu. Dieses tauchte. . . . »Ariel« bemerkte das Sehrohr 4 Strich „an Steuerbord, 200 Yards entfernt. Der Zerstörer drehte darauf zu, sah „den Turm gerade überflutet, rammte ihn in einem Winkel von ungefähr „70° und lief über ihn weg. . . . Etwa 2 Minuten, nachdem das U-Boot „gerammt worden war, kam es an die Oberfläche. Feuer wurde auf das

„Geschütz des U-Bootes eröffnet." (Das umgebogene Sehrohr von »U 12« muß irrtümlich für ein Geschütz angesehen worden sein.) „Die Besatzung „kam an Deck und ergab sich, Boote wurden zu Wasser gelassen und nahmen „10 Mann der Besatzung auf. Das U-Boot sank um 10.30 Vm."

Weder der vorstehende Bericht der Admiralität noch das englische Seekriegswerk[1]) erwähnen, daß die Zerstörer zum Vernichten von „U 12" ein Unterwassersprenggerät geschleppt und zur Entzündung gebracht haben, in der Art, wie es die Dover-Flottille gegen „U 8" gebraucht hat. Jedoch sowohl Lt. z. S. Seeburg wie Steuermann Rath haben übereinstimmend und unabhängig voneinander angegeben, daß unmittelbar bevor „U 12" gerammt wurde, eine schwere Detonation erfolgt sei. Ferner haben beide nach dem Sinken des U-Boots an Bord der Zerstörer, auf denen sie aufgenommen wurden, sich von dem Vorhandensein des Suchgeräts überzeugen können.

Daher wird zu vermuten sein, daß hier das Sprenggerät und das Ramm-Manöver zum Versenken von „U 12" zusammengewirkt haben. Jedes der beiden Kampfmittel allein würde aber vielleicht schon tödlich gewirkt haben. Die Stärke des Rammstoßes gegen den U-Bootsturm geht daraus hervor, daß der Zerstörer „Ariel" am Kiel so stark beschädigt worden ist, daß er hat eingeschleppt werden müssen.

„U 35", Kaptlt. Kophamel, 7.—20. 3.

Erste Handelskriegsunternehmung des am 3. 11. 14 in Dienst gestellten, am 13. 1. 15 zur Front getretenen Boots. „U 35" ist mit einem 7,5 cm-Versuchsgeschütz ausgerüstet.

7. 3. von Helgoland ausgelaufen nach dem Englischen Kanal.

8. im englischen Minengebiet in den Hoofden angelangt, im Seegang jedoch keine Mine gesichtet. Daher getaucht, um die Sperren auf 20 m Tiefe zu passieren. Während Unterwasserfahrt 2 Minendetonationen gehört, wahrscheinlich durch Krängen der Minen im Seegang. Beim Auftauchen befindet sich das Boot inmitten eines Minenfeldes, daher ↓-Fahrt auf 20 m fortgesetzt. 8. abends bei Dunkelheit nach zuverlässiger Ortsbestimmung durch die Leuchtfeuer der englischen und französischen Küste in etwa 4 Stunden Tauchfahrt durch die Dover-Straße.

9. morgens bei Dunkelheit zwischen Dungeneß und Beachy Head ↑-Angriff auf Dampfer ohne Kennzeichen. Torpedotreffer. Englischer Dampfer

[1]) Corbett, „Naval Operations", Band 2, S. 279.

„Blackwood", 1230 T, gesunken. An demselben Tage zunächst ein ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer bei Beachy Head, dann einen kleinen französischen Dampfer, „Gris Nez", 208 T, durch Warnungsschuß angehalten, mit Granaten versenkt.

10. bis 16. im östlichen Teil des Kanals. Vereinzelte Angriffe werden durch vorherrschenden Nebel beeinträchtigt. Wegen der geringen Sichtweite wenig Verkehr beobachtet. Durch feindliche Bewachung häufig zum Tauchen gezwungen; in diesen Tagen 63mal getaucht. Während der 13½tägigen Unternehmung betrug auf diese Weise die Unterwasserfahrt zeitlich 6 Tage und 16 Stunden.

14. je 1 ↓-Torpedofehlschuß auf 2 Dampfer ohne Abzeichen.

15. ↓-Angriff ohne Warnung auf Dampfer ohne Flagge. Torpedotreffer. Besatzung geht in Boote. Da Schiff nach 1 Stunde noch nicht gesunken, versucht U-Boot, es ↑ mit Geschütz zu versenken, wird aber durch 4 bewaffnete Bewacher daran gehindert. Englischer Dampfer „Hyndford", 4286 T, ist eingeschleppt worden.

16. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer. Danach Rückmarsch.

17. bei Tage durch Dover—Calais. Nachts 17./18. das Minengebiet östlich Dover wieder in Unterwasserfahrt auf 20 m Tiefe durchquert. Dabei das Berühren eines Minenankertaues, das an dem getauchten Boot entlanggleitet, deutlich wahrgenommen.

20. Helgoland eingelaufen.

Für die U-Bootsunternehmungen in der Nordsee und an der englischen Ostküste hatte seit dem 20. 2. 15 die örtliche Einschränkung gegolten, daß in einem Streifen vom Skagerrak nach dem Tyne Handelsschiffe unter neutraler Flagge unter keinen Umständen angegriffen werden durften, auch nicht durch Minen[1]). Verhandlungen mit den nordischen Staaten und England waren eingeleitet worden, in der Absicht, der neutralen Schiffahrt durch die Nordsee auf dem bezeichneten Wege Sicherheit zu geben, wenn für die deutsche Seekriegführung eine Gewähr geschaffen werden konnte, daß diese Maßnahme nicht zur Überführung von Konterbande nach England ausgenutzt werden würde. Da die betreffenden Unterhandlungen sich zerschlugen, wurde durch Kaiserlichen Befehl vom 7. 3. die Einschränkung des neutralen Streifens für U-Boote aufgehoben, und durch Befehl vom 30. 3. auch für Minen-Unternehmungen.

[1]) Vgl. Band 1, Seite 135, 137.

„U 23", Oblt. z. S. Schultheß, 9.—17. 3.

Erste zur Durchführung gelangte Handelskriegsunternehmung nach der englischen Ostküste. „U 23" war erst am 26. 2. aus der Ostsee zur Nordseefront getreten, hatte noch kein Geschütz.

9. 3. von der Ems ausgelaufen.

11. an englischer Ostküste bei Whitby angelangt, dort am 11. und 12. für Tagangriffe von U-Booten denkbar ungünstiges Wetter: glatte See, sehr unsichtig, zeitweise Nebel. Dadurch Erfolg beeinträchtigt. Am 11. je ein ↓-Torpedofehlschuß auf 2 Dampfer ohne Flagge und Abzeichen. 12. nochmals Torpedofehlschuß auf Dampfer, der bei Windstille die Torpedobahn sieht und abdreht.

13. in Höhe des Tyne und weiter nördlich zunächst mehrfach Dampfer mit neutralen Abzeichen gesichtet. Dann ↓-Angriff auf einen Dampfer ohne Flagge und Abzeichen. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Invergyle", 1794 T, schnell gesunken. Nach dem Sinken sind bald Fischdampfer und Zerstörer zur Stelle.

14. und 15. Das ungünstige Wetter hält an. Windstille, Nebel. Am 15. dicht unter Land ↓-Angriff auf Dampfer ohne Flagge. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Fingal", 1562 T, gesunken.

Danach am 15. — entsprechend der Anweisung des F. d. U. vom 8. 2. — Rückmarsch angetreten, „da nur noch 1 Bug- und 1 Hecktorpedo an Bord".

17. in die Ems eingelaufen.

Auf den soeben genannten Punkt des den U-Booten für den Handelskrieg erteilten Befehls, der hier „U 23" veranlaßte, schon nach 6tägiger Fahrtdauer sein Tätigkeitsgebiet zu verlassen und von 7 Torpedos — seiner nahezu einzigen Waffe — 2 wieder in den Hafen zu bringen, wird später noch einzugehen sein.

Aus dem Bericht von „U 23" sind die zusammengefaßten Beobachtungen, die für den U-Bootskrieg von Bedeutung sind, über den Schiffsverkehr an der englischen Ostküste zu erwähnen:

„Unter der englischen Ostküste außerordentlich regen Dampferverkehr „beobachtet, jedoch fast nur kleine Fahrzeuge. 90 v. H. aller überhaupt „gesehenen Dampfer führen neutrale Flaggen und Abzeichen, hauptsächlich „norwegische und schwedische. Flaggenmißbrauch scheint bestimmt in „vielen Fällen vorzuliegen."

„U 34“, Kaptlt. Rücker, 13.—25. 3.

13. 3. von Helgoland ausgelaufen nach dem Englischen Kanal, — noch ohne Geschütz.

15. bei ruhiger See die sichtbaren Minensperren nördlich Ruytingen-Bank passiert, 16. durch die Dover-Straße, teils ↓, teils wegen geringer Sichtigkeit ↑. In der Enge einige Zerstörer und Bewachungs-Fischdampfer, letztere zum Teil mit deutlich erkennbaren Schleppnetzen. Nachmittags englische Küste bei Dungeneß angesteuert.

17.—22. auf dem Dampferweg zwischen Dungeneß und Insel Wight.

17. Nebel.

18. ↓-Angriff auf Dampfer ohne Flagge und Abzeichen. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Glenartney“, 5201 T, gesunken. Danach Torpedofehlschuß auf anderen Dampfer. Sodann Torpedotreffer im ↓-Angriff auf Dampfer ohne Flagge. Sinken wegen beginnender Dunkelheit nicht beobachtet. Englischer Dampfer „Blue Jacket“, 3515 T, nicht gesunken, sondern eingeschleppt.

19. wegen schwerer See Angriffstätigkeit unterbrochen.

20. je ein Torpedofehlschuß auf 2 Dampfer. Bei 2 weiteren nicht auf Schußentfernung herangekommen. Beobachtung durch wiederholt längs der Küste auftauchende Zerstörer, die zum Tauchen zwangen, erschwert.

21. Einige Dampfer mit neutralen Abzeichen durchgelassen. Dann ↓-Angriff auf Dampfer mit englischer Flagge. Treffer. Englischer Dampfer „Cairntorr“, 3588 T, gesunken.

22. ↓-Angriff auf Dampfer ohne Flagge. Treffer. Englischer Dampfer „Concord“, 2861 T, gesunken.

Da alle 7 Torpedos verschossen, Rückmarsch angetreten. Noch am 22. ↓ durch Dover-Straße. Dort stärkere Bewachung durch gruppenweise fahrende Zerstörer und Fischdampfer angetroffen.

23. bei ruhiger See östlich Dover—Calais 4 Minensperren passiert, ferner mehrfach treibende Minen.

25. Helgoland eingelaufen.

Die Erfahrung von „U 34“ lautete ebenso wie die von „U 8“: Beste Aufstellung für U-Boote zwischen Dungeneß und Beachy Head. Die Durchführung der Unternehmung von „U 34“ hatte mit der von „U 8“ eine ausgesprochene Ähnlichkeit.

„U 9", Oblt. z. S. Spieß, 18.—27. 3.

18. 3. von Helgoland ausgelaufen nach nördlichem Teil der englischen Ostküste. Mit 3,7 cm-Rev.-Kanone ausgerüstet.

19. abends bei Dunkelheit beim Ansteuern der englischen Küste 2 ↑-Angriffe auf je einen Dampfer. 2 Torpedofehlschüsse.

20.—25. Zwischen Firth of Forth und Tyne. Vorwiegend Dampfer mit neutralen Flaggen und Abzeichen. Einen von ihnen am 20. durch Warnungsschuß angehalten; ausweislich der geprüften Papiere, die im Boot überbracht wurden, dänische Nationalität in Ordnung befunden. — In Nähe der Küste mehrfach Zerstörer und andere Wachfahrzeuge.

21. ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Dampfer.

25. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer mit norwegischen Abzeichen, der aber ohne Flagge fährt und daher für englisch gehalten wird.

Da Brennstoff zu Ende geht und nur noch 2 Torpedos vorhanden sind, beschließt der Kommandant den Rückmarsch.

27. in Helgoland.

Eine Erstlingsunternehmung, die dem Kommandanten Erfahrungen einzubringen hat.

Der Verlust von „U 37", Kaptlt. Wilcke, Anfang April 1915.

Am 9. 12. 14 ist „U 37" in Dienst gestellt, 27. 2. 15 zur Front getreten, ohne Geschütz.

20. 3. von Helgoland nach dem Englischen Kanal; erste Unternehmung des Boots.

Von dieser Fahrt ist „U 37" nicht zurückgekehrt. Eine Reihe zuverlässiger Nachrichten geben Anhaltspunkte für die Tätigkeit des Boots im östlichen Teil des Kanals.

25. 3. hat ein U-Boot den englischen Dampfer „Delmira", 3459 T, 23 sm NNO von Kap d'Antifer angehalten und durch Sprengpatronen zu versenken gesucht. Dampfer nicht gesunken, später eingeschleppt.

31. 3. bei Beachy Head französischer Dampfer „Emma", 1617 T, und 1. 4. englischer Dampfer „Seven Seas", 1194 T, durch Torpedoschuß eines U-Boots ohne Warnung versenkt.

Diese 3 Angriffe können nur von „U 37" ausgeführt worden sein, da sich in den betreffenden Tagen von deutschen U-Booten sonst nur noch

„U 33" dort aufgehalten hat, „U 33" aber mit den genannten 3 Schiffen nicht in Berührung gekommen ist.

Über die Vernichtung von „U 37" sind irrige Nachrichten in Umlauf gewesen: Ein englischer Dampfer „Lizzie" aus Liverpool wollte am 25. 3. dem U-Boot begegnet sein, als es die Rettungsboote der „Delmira" nach Land schleppte, und der Kapitän rühmte sich, die Gelegenheit genutzt zu haben, „U 37" durch Rammen in die Tiefe zu schicken, wofür ja hohe Belohnung in Aussicht stand. Ferner lag eine französische Zeitungsnachricht vor, daß der französische Bewachungsdampfer „Sainte-Jehanne" am 30. 3. 15 in der Nähe der französischen Küste zwischen Fécamp und Dieppe ein U-Boot, während es im Begriff war, durch Tauchen dem Bewacher auszuweichen, mit voller Fahrt übergelaufen habe. Auf eine Anfrage ist indes von dem französischen Marineministerium am 13. 11. 28 eine alle Einzelheiten der Begegnung schildernde Auskunft eingegangen des Inhalts, daß das Wachschiff „Sainte-Jehanne" allerdings am 30. 3. 15 31 sm NO von Dieppe ein U-Boot, das nur „U 37" gewesen sein kann, gesichtet hat, welches bei Annäherung angeblich auffallend unsicher unter Wasser ging, und daß der Versuch des Rammens gemacht worden ist. Einen Stoß hat aber das französische Schiff, als es die Tauchstelle überfuhr, nicht verspürt.

Im übrigen steht jetzt fest, daß „U 37" weder am 25. noch am 30. 3. vernichtet worden sein kann, da am 31. 3. und am 1. 4. noch die beiden erwähnten Dampfer zweifelsfrei von „U 37" torpediert worden sind.

Über Ursache, Art und Ort des Verlustes von „U 37" ist Ungewißheit geblieben. Der Admiralität in London ist, wie sie ausdrücklich erklärt hat, über eine Vernichtung des Boots nichts bekannt, also können englische Streitkräfte — wie bei „U 8" — oder etwa ein angreifender Dampfer daran nicht beteiligt gewesen sein. Die genauen Nachforschungen haben ergeben, daß „U 37" nach dem 1. 4. 15 keine Angriffe auf Handelsschiffe mehr unternommen hat. Es ist daher naheliegend, anzunehmen, daß das Boot bald nach dem 1. 4. den Rückmarsch angetreten hat und in dem Minengebiet östlich der Dover-Straße zugrunde gegangen ist (Skizze Nr. 2, Seite 61).

„U 17", Kaptlt. Walther, 23.—27. 3.

23. 3. von Helgoland ausgelaufen zum Handelskrieg in der Nordsee zwischen Lindesnes und Schottland. Die Unternehmung sollte zur Vorübung des neuen Kommandanten, der am 8. 3. das Boot übernommen

hatte, dienen, und gleichzeitig dazu, die nördliche Nordsee nach englischen Kriegsschiffen abzusuchen.

Am 25. 3. mußte die Fahrt vorzeitig abgebrochen werden, da die Welle des vorderen Tiefenruders in stürmischer See gebrochen und die Tauchfähigkeit des Boots dadurch stark beeinträchtigt war.

27. 3. Helgoland eingelaufen.

Der Kommandant, der in der Nordsee 4 dänische und 1 norwegischen Dampfer angehalten, die Papiere geprüft und in Ordnung befunden hatte, berichtete:

„Durch Befragen der angehaltenen Dampfer habe ich den Eindruck gewonnen, daß der sehr lebhafte Verkehr nach und von der Ostküste Englands fast ausschließlich durch neutrale Dampfer aufrechterhalten wird."

„U 28", Kaptlt. Frhr. v. Forstner, 16. 3.—7. 4.

Unterbrechungen 19.—23. 3. und 2.—5. 4. in Flandern.

16. 3. aus der Ems ausgelaufen nach der Irischen See, mit 8,8 cm-Geschütz.

17. in den Hoofden auf dem Wege Themse—Holland 2 Dampfer mit holländischen Abzeichen angehalten, Papiere geprüft, in Ordnung. Danach Dampfer ohne Flagge und Abzeichen durch Signal anzuhalten gesucht. Dampfer dreht ab, stoppt erst nach 3 Warnungsschüssen. Englischer Dampfer „Leeuwarden", 990 T; nach Aussteigen der Besatzung mit Granaten versenkt; Rettungsboote nach Maas-Feuerschiff geschleppt.

18. Die beiden holländischen Dampfer „Batavier V", 1569 T, und „Zaanstrom", 1657 T, angehalten, nach Feststellen der Ladung aus den Papieren — Lebensmittel nach England — mit Prisenkommando des U-Boots besetzt und nach Zeebrügge aufgebracht. 18. Zeebrügge eingelaufen. Durch Urteil des deutschen Prisengerichts wurde „Batavier V" freigegeben, von „Zaanstrom" ein Teil der Ladung freigegeben, Schiff eingezogen. —

19.—23. Ausrüstung und Instandsetzung Zeebrügge, Ostende.

24. Von Ostende ausgelaufen, 2 Minensperren bei Ruytingen-Bank ↑ passiert, danach ↓ durch Dover—Calais auf der französischen Seite.

25. bei Beachy Head holländischen Dampfer „Medea", 1254 T, durch Signal angehalten, die im Boot überbrachten Papiere geprüft: Lebensmittel nach London. Da Aufbringen nicht möglich, Versenken beschlossen.

Dampfer durch Granaten versenkt[1]). Boote mit Besatzung in Nähe englischer Wachschiffe geschleppt. Abends bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Kennzeichen.

26. Marsch nach Westen. Windstärke 7, starke Dünung. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Abzeichen. Bei Lizzard mehrere englische Dampfer; nicht angegriffen, da in der über das Boot laufenden hohen See Geschützbedienung ausgeschlossen und Tiefensteuerung unsicher.

27. im Bristol-Kanal Dampfer ohne Flagge und Zeichen, durch Signal zum Stoppen aufgefordert, sucht zu entkommen. Verfolgung aufgenommen, Feuer eröffnet. Trotz schweren Seeganges gelingt es dem U-Boot, in der Verfolgung 4 Treffer zu erzielen, während Dampfer, der nach ersten Schüssen englische Flagge gesetzt hat, weiter durchhält. Da das U-Boot bei dem gegenan stehenden Seegang an Geschwindigkeit kaum überlegen ist und wegen des hohen Munitionsverbrauchs wird Verfolgung schließlich aufgegeben. Der U-Bootskommandant bemerkt dazu: „Der Kapitän des Dampfers hat sich jedenfalls äußerst unerschrocken benommen und, falls er mit seinem Schiff durchgekommen sein sollte, wohl eine Anerkennung seiner Regierung verdient."

Der Dampfer hat dennoch, wie später bekannt wurde, den Hafen nicht erreicht. Es war der englische Dampfer „Vosges", 1295 T.

Noch am 27. im St. Georgs-Kanal Dampfer ohne Flagge, kommt dem Signal von „U 28" ohne Weigerung nach, stoppt, Besatzung geht in Boote. Torpedofangschuß (Schuß auf stilliegendes Schiff) und einige Granaten in die Wasserlinie. Englischer Dampfer „South Point", 3837 T, langsam gesunken. Währenddessen schon anderer Dampfer ohne Flagge in Sicht, beachtet Signal des U-Boots nicht, sucht fortzukommen, stoppt erst im Geschützfeuer nach 3 Treffern. Englischer Dampfer „Aguila", 2114 T, nach dem Entfernen der Schiffsboote durch Torpedofangschuß versenkt.

28., südlich des St. Georgs-Kanals, im Morgengrauen aufgetaucht, nachdem die Nacht zur Ruhe auf 25 m Tiefe verbracht worden ist. Ein frischer Wind steht, und starke Dünung. Dampfer mit spanischer Flagge wird angehalten, in Ordnung befunden und entlassen. Dann ein größerer Dampfer in Sicht, ohne Abzeichen. Flaggensignal von „U 28": Stoppen

---

[1]) Das Prisengericht bestätigte die Versenkung als rechtmäßig, da der Nachweis nicht erbracht wurde, daß die Ladung — Lebensmittel — für die Zivilbevölkerung des feindlichen Landes bestimmt war.

Sie sofort! Der Dampfer beachtet jedoch das U-Boot nicht und versucht, ihm mit hoher Fahrt zu entgehen. Verfolgung beginnt. Schließlich, als das U-Boot aufkommt und noch zur Warnung einen roten Signalstern feuert, gibt das Schiff die Flucht auf. „U 28" geht in Rufweite, nachdem aufmerksame Untersuchung durch Augenschein ergeben hat, daß offenbar kein Geschütz an Bord. Es ist der englische Dampfer „Falaba", 4806 T, mit Passagieren. Er besitzt Funkeinrichtung und wird wohl schon Hilfe herbeigerufen haben. Im Umkreise wimmeln Fischdampfer, von denen jeder bewaffnet sein kann.

Durch Sprachrohr ruft der U-Bootskommandant dem Kapitän hinüber, daß 10 Minuten gegeben werden, das Schiff zu verlassen. Darauf sichtliche Aufregung unter Besatzung und Passagieren. Rettungsboote werden zu Wasser gelassen, unseemännisch und kopflos, schlagen zum Teil voll Wasser. Kaptlt. v. Forstner geduldet sich deshalb noch länger und berichtet darüber:

„Aus Rücksicht auf die Passagiere sah ich vom Innehalten der gestellten „Frist ab und wartete 20 Minuten, bevor ich einen Torpedo fertig machte, „und da ich dann immer noch Leute an Bord sah, weitere 3 Minuten. Nach „23 Minuten von der mündlich gestellten und verstandenen Frist von „10 Minuten — vom Heißen des Flaggensignals war noch mehr Zeit ver„flossen — gab ich dann einen Torpedoschuß auf den Dampfer ab, da mir „Rauchwolken, schnell näherkommend, im Turm, wo ich (in Bereitschaft für „den Torpedoschuß) am Sehrohr stand, gemeldet wurden.

„Der Torpedo traf am Achterschiff; ein im letzten Augenblick noch be„manntes Boot, das ich vorher nicht bemerkt hatte, kam mit Leuten von „oben. Das Schiff legte sich sofort nach Steuerbord über und versackte in „kaum 10 Minuten.

„Auf der Brücke hatte der Kapitän ausgehalten und holte noch selbst „mit der Dampfpfeife einen in der Nähe befindlichen Fischdampfer herbei. „Dieser beteiligte sich dann an den Rettungsarbeiten. Ich selbst konnte dies „leider nicht, da der Dampfer Funkentelegraphie hatte und ich wegen der „nahenden Rauchwolken herangerufene feindliche schnelle Fahrzeuge er„warten mußte."

Das Versenken der „Falaba" hat in England außerordentliche Erregung hervorgerufen. Von 95 Mann Besatzung und 147 Passagieren sollen 104 Menschen ums Leben gekommen sein, unter ihnen ein angeblich amerikanischer Staatsbürger. Alle Zeitungen waren voll von diesem Er-

eignis. Die feindliche Propaganda nahm mit Macht den Fall für ihre Zwecke wahr, kein Ausdruck des Abscheus vor der Handlung des U-Bootskommandanten und der deutschen Seekriegführung schien stark genug, um die Kriegsleidenschaft und die Weltmeinung gegen Deutschland in Bewegung zu setzen, und selbst noch heutigen Tages tauchen die Namen „Falaba" und „U 28" auf, wenn es gilt, gegen den viel verleumdeten deutschen U-Bootskrieg Stimmung zu entfachen.

Was der U-Bootskommandant über den Hergang zu sagen hat, ist in seinem dienstlichen Bericht im wesentlichen enthalten, der seine Überlegungen und Maßnahmen erklärt. Aber auch von der Gegenseite liegen sachliche, durch Propaganda nicht getrübte Äußerungen vor, welche das, was der Schiffsführung des englischen Passagierdampfers und der Reederei, die ihn in Fahrt gesetzt hat, zur Last zu legen ist, nicht nur bestätigen, sondern unterstreichen und eindrucksvoll ergänzen. Ein englisches Gericht hat sich damals sogleich mit der Untersuchung befaßt, und bereits am 21. 5. 15 und den folgenden Tagen waren die Aussagen der Zeugen, die das Sinken der „Falaba" erlebt hatten, in allen englischen Zeitungen zu lesen: Wenigstens 25 Minuten war Zeit vom Sichten des U-Boots bis zum Torpedoschuß; das U-Boot befand sich keineswegs in unbedingter Sicherheit, daß es sich das Räumen des Dampfers lange in Ruhe hätte mit ansehen können, der Führer eines englischen Trawlers bekundete, schon eine Stunde lang dem U-Boot gefolgt zu sein, um eine Gelegenheit zu erspähen, es anzugreifen; um die Sicherheit der Passagiere haben sich Führung und Besatzung der „Falaba" in keiner Weise gekümmert; die Rettungsboote waren in verwahrlostem Zustand; und schließlich — nach Aussage des IV. Offiziers des Passagierdampfers — hatten sich 13 t Munition an Bord befunden, deren Explosion nach dem Torpedotreffer das Sinken des Schiffs beschleunigten.

Für die deutsche Seekriegsgeschichte liegt aller Anlaß vor, die so erwiesenen Begleitumstände der Vergessenheit zu entziehen.

Nach dem Versenken der „Falaba" beschließt der Kommandant „U 28" den Rückmarsch durch den Kanal anzutreten, da er nur noch 2 Torpedos hat und das wertvolle hintere Sehrohr unbrauchbar geworden ist. 28. abends Dampfer ohne Flagge, der auf Signal nicht stoppt, unter Feuer genommen. 3 Treffer werden erzielt; trotzdem hält Dampfer seinen Kurs inne. Vermutlich englischer Dampfer „City of Cambridge", 3844 T. Wegen einbrechender Dunkelheit und da Geschützbedienung durch Seegang behindert, gibt „U 28" Verfolgung auf.

29. Marsch nach Osten. Einen als Engländer erkannten Dampfer, der wieder auf Signal nicht anhält, verfolgt. Das gleiche Bild wie am Abend vorher: Auch nach mehreren Granattreffern sucht Dampfer weiter zu entkommen. Wegen des Seegangs, der das Geschütz häufig überspült, und da die Geschwindigkeit des U-Boots nicht ausreicht, um auf wirksamere Schußentfernung heranzukommen, wird Verfolgung aufgegeben. Wahrscheinlich englischer Dampfer „Theseus", 6724 T. Am gleichen Tage anderen Dampfer ohne Flagge durch Signal zum Stoppen aufgefordert; er versucht zu entkommen, wird eingeholt, leistet dann Folge, setzt Boote aus, die von einem dänischen Dampfer aufgenommen werden. Englischer Dampfer „Flaminian", 3500 T, durch Torpedofangschuß versenkt.

30. Dampfer ohne Flagge, stoppt nach erstem Granattreffer, nachdem Signal und Warnungsschuß wirkungslos geblieben waren. Englischer Dampfer „Crown of Castile", 4505 T, wird durch eine vom Sprengkommando an Bord angebrachte Sprengpatrone und einige Schüsse in die Wasserlinie versenkt. Besatzung von dänischem Segler aufgenommen.

31. Weitermarsch ostwärts durch Englischen Kanal, ohne Aufenthalt.

1. 4. ↓ durch die Dover-Straße. Dieselbe Bewachung dort von Fischdampfern und Zerstörern wie früher.

2. 4. bei ruhiger See Minensperre durchquert und in Ostende eingelaufen.

3.—5. kurze Instandsetzung.

6. von Ostende ausgelaufen.

7. in Emden eingetroffen.

Eine im Vergleich mit allem Vorangegangenen ergebnisreiche Unternehmung: 8 englische Dampfer, rund 22 000 T Schiffsraum, versenkt, 2 neutrale Schiffe aufgebracht. Die wirksame Verwendung des Geschützes tritt deutlich hervor. Auch die bis dahin allein herrschende Torpedowaffe, als die Waffe des getauchten U-Boots, wird jetzt gewissermaßen eine Ergänzung der Artillerie des über Wasser angreifenden Boots: Eine einschneidende Änderung in der Handhabung der U-Boote zum Handelskrieg.

„U 33", Kaptlt. Ganßer, 27. 3.—10. 4.

27. 3. aus der Ems ausgelaufen nach dem Englischen Kanal, noch ohne Geschütz.

28. an der holländischen Küste einen von England kommenden Dampfer ohne Flagge durch Signal zum Stoppen aufgefordert. Schiff behält Fahrt und Kurs bei. Als „U 33" deswegen aus vorlicher Stellung

über Wasser warnend näher heranmanövriert, dreht der Dampfer auf das U-Boot zu, so daß es dem Boot gerade noch gelingt, dem offensichtlich beabsichtigten Rammstoß um wenige Meter auszuweichen. Mit hoher Fahrt entfernt sich der Dampfer auf altem Kurs. Ihn mit Gewalt anzuhalten, fehlt das Geschütz, die einzige unter diesen Umständen anwendbare Waffe.

In der gleichen Weise wie von dem Dampfer „Thordis" gegen „U 6" sind hier die Anweisungen der englischen Admiralität befolgt worden. Nicht eine Verteidigung lag vor, sondern eine unbestreitbare Angriffshandlung eines Handelsschiffes gegen ein kriegführendes, zum Anhalten berechtigtes U-Boot. Wie später bekanntgeworden ist, hat es sich in dem vorliegenden Fall um den englischen Dampfer „Brüssels" gehandelt unter Führung des Kapitäns Fryatt, der 1916 samt seinem Schiff in deutsche Hände fiel und wegen dieses am 28. 3. 15 ausgeführten Angriffs auf „U 33" abgeurteilt wurde.

Am 29. 3. durchfährt „U 33" Minensperren, die über Wasser sichtbar sind, nördlich Sandettié-Bank, und darauf in Unterwasserfahrt Dover—Calais.

30. 3.—5. 4. im östlichen Teil des Kanals, zwischen Beachy Head und Insel Wight. Bemerkenswert ist, daß auch der Kommandant von „U 33" trotz des belebten Seegebiets, in dem er sich aufhält, und trotzdem das Boot noch nicht mit Geschütz bewaffnet ist, zur Überwassertätigkeit und zum Anhalten der Schiffe übergeht, um so den unsicheren ↓-Torpedoschuß zu vermeiden. Vielfach wird „U 33" von Bewachungsfahrzeugen, die zum Teil Netze schleppen, und von Zerstörern unter Wasser gezwungen. Nebel und glatte See wiederum hindern oft das Beobachten und Angreifen unter Wasser.

30. 3. ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Dampfer.

2. 4. einen Segler durch Signal zum Beidrehen aufgefordert. Erst nach einigen Gewehrschüssen zur Warnung wird Folge geleistet und Flagge gezeigt. Französische Schonerbark „Paquerette", 399 T; 2 Torpedofangschüsse sind zum Versenken notwendig, da der herrschende Seegang das Anbringen von Sprengpatronen unmöglich macht und den ersten Torpedo in seinem Tiefenlauf am Ziel ablenkt.

4. in gleicher Weise russische Bark „Hermes", 1019 T, angehalten und durch Sprengpatronen versenkt. Boote zur englischen Küste geschleppt. Danach kleineren Dampfer ohne Flagge durch Signal angehalten. Besatzung verläßt das Schiff. Englischer Dampfer „Olivine", 634 T, durch Torpedofangschuß versenkt.

5. Dampfer ohne Flagge durch Signal anzuhalten gesucht. Wieder sind Gewehrschüsse zur Unterstützung erforderlich. Besatzung steigt aus. Englischer Dampfer „Northlands", 2776 T, mit Torpedofangschuß versenkt.

Kommandant beschließt dann Rückmarsch, da Torpedos bis auf 2 verschossen.

7. unter der französischen Küste an Gris Nez vorbei wird Dover—Calais durchquert. Während dieser Tauchfahrt glaubt Kommandant von „U 33" mit einem feindlichen Netz in Berührung gekommen zu sein, eine Begebenheit, welche noch Bedeutung erlangen sollte, und über die Kaptlt. Gansser in seinem Kriegstagebuch berichtet:

„Als das Boot in gleicher Höhe wie bei der Hinfahrt bei Gris Nez „steht, werden kurz hintereinander, auf 25 m Tiefe steuernd, drei gleiche, „streifende Geräusche wahrgenommen, wie sie auf der Herfahrt einmal „gehört wurden. Ich halte das Ausliegen eines Netzes zwischen Dover „und Gris Nez für sehr wahrscheinlich.... Ich halte es für angebracht, die „gefährliche Stelle mit mindestens 8 sm Fahrt zu passieren." (Skizze Nr. 10, Seite 237.)

Am 7. und 8. 4. werden östlich Dover † die Minensperren wieder nördlich Sandettié durchquert. 10. in die Ems eingelaufen.

„U 10", Kaptlt. Stuhr, 30. 3.—8. 4.

30. 3. von Helgoland ausgelaufen, nach der englischen Ostküste, ohne Geschütz.

31. in der Nordsee norwegische Bark „Nor", 544 T, durch Signal angehalten, wegen Konterbandeladung — Holz nach England — durch Sprengpatrone und Inbrandstecken vernichtet[1]). Besatzung des Seglers an norwegischen Dampfer abgegeben.

1.—5. 4. an der englischen Ostküste zwischen Sunderland und Firth of Forth. Am 1. die 3 englischen Fischdampfer „Jason", 176 T, „Gloxinia", 145 T, und „Nellie", 109 T, mittels Sprengpatronen versenkt, am 5. den englischen Fischdampfer „Acantha", 322 T, durch Torpedoschuß.

In Nähe der Küste und vor dem Firth of Forth stets auf stärkere Bewachung durch Fischdampfer und Zerstörer getroffen. Auf dem Dampferweg längs der Küste nur Schiffe mit neutralen Abzeichen bemerkt, einige

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

von ihnen angehalten, soweit die Bewachung dies zuließ, alle als unverdächtig befunden.

5. Rückmarsch wegen Verbrauchs des Brennstoffs.

8. in Helgoland.

„U 24", Kaptlt. Schneider, 29. 3.—17. 4.

29. 3. aus der Ems ausgelaufen nach dem Englischen Kanal und Bristol-Kanal — ohne Geschütz.

30. in den Hoofden Angriffsversuch auf 2 englische Kleine Kreuzer, nicht herangekommen. Zeebrügge eingelaufen, um günstige Zeit für den Marsch durch die Minen abzuwarten.

31. von Zeebrügge ausgelaufen, ↑ durch das Minengebiet, und Tauchfahrt durch Dover-Straße ohne Schwierigkeit. Marsch nach Westen.

2. 4. im westlichen Teil des Kanals ↓-Anlauf gegen Dampfer ohne Flagge. Da dieser durch Abdrehen ausweicht, aufgetaucht und Verfolgung aufgenommen. Dampfer sucht durch geschickte Manöver dem U-Boot dauernd das Heck zuzudrehen und setzt norwegische Flagge. Zwei ↑-Torpedoschüsse gehen fehl, ein dritter trifft. Erst jetzt wird die norwegische Flagge niedergeholt und die englische gesetzt. Besatzung verläßt das Schiff. Englischer Dampfer „Lochwood", 2042 T, gesunken.

3. am Westausgang des Kanals bei den Scilly-Inseln, Nebel, keine Angriffsgelegenheit.

4. ↓-Angriff auf Dampfer ohne Flagge. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „City of Bremen", 1258 T, gesunken.

5. und 6. an der Südküste vor Irland keinen Verkehr beobachtet, daher diese Warteſtellung aufgegeben und Bristol-Kanal angesteuert.

6. ↓-Torpedofehlschuß in schwerer Dünung auf yachtartigen Dampfer ohne Flagge.

8. und 9. im Bristol-Kanal, stürmische See, schwierige Tiefensteuerung. Beschluß, wegen des aussichtslos erscheinenden Wetters Rückmarsch anzutreten.

10. bei den Scillies kleineren Dampfer durch Zuruf zum Stoppen und Überbringen der Papiere veranlaßt. Englischer Dampfer „The President", 647 T, durch Sprengpatrone versenkt. Boote von einem Segler aufgenommen.

11. in gleicher Weise französischen Dampfer „Frédéric Franck", 973 T, durch Zuruf angehalten. Mit einem Schiffsboot Sprengkommando an Bord. Darauf Besatzung entlassen, die auf einem Segler Unterkommen

findet. Bevor Dampfer sinkt, wird „U 24" durch bewaffneten Bewacher, gegen den das U-Boot ohne Geschütz wehrlos, zum Tauchen gezwungen. Wegen einsetzender starker Unsichtigkeit kann Versenken nicht zu Ende geführt werden. Der französische Dampfer ist eingeschleppt worden.

12. und 13. ostwärts durch den Kanal, vorwiegend Nebel.

14. ↓ durch Dover-Straße, ↑ durch die Minen und Ostende erreicht.

15. Ruhe in Ostende. Boot liegt bereits in bombensicherem Unterstand geschützt gegen Fliegerangriff.

16. ausgelaufen. 17. in Emden.

„U 32", Oblt. z. S. Frhr. v. Spiegel, 3.—17. 4.

3. 4. aus der Ems ausgelaufen nach dem Englischen Kanal, ohne Geschütz.

4. Ostende eingelaufen zum Beseitigen einer Maschinenstörung und um die letzten Erfahrungen von „U 28" aus dem Kriegsgebiet zu erhalten.

6. von Ostende ausgelaufen. Als schon die beiden östlichen Minensperren nördlich Ruytingen hinter „U 32" liegen, zwingt ein in Sicht kommender Zerstörer das Boot zu tauchen und die westlichen Sperren ↓ zu passieren. Während dieser Tauchfahrt kommt das U-Boot auf Nordkante der Ruytingen-Bank fest und entgeht nur durch Zufall der Vernichtung durch den Zerstörer, der den aus dem Wasser ragenden U-Bootsturm nicht bemerkt, so daß „U 32" bald wieder unversehrt in tiefes Wasser gelangen kann. Danach ↓ durch die Dover-Straße auf der französischen Seite. Nachmittags in Höhe von Calais wird durch das Sehrohr eine auffällige Verfolgung durch 2 Zerstörer beobachtet, die nicht abzuschütteln ist. Längere Zeit wird auf 20 m Tiefe gesteuert. Jedesmal zeigt die Umschau durch das Sehrohr die Zerstörer in nächster Nähe. Gegen 6 Uhr nachmittags erfolgte eine starke Detonation, die aber das Boot nicht ernstlich beschädigt. Mehrfach werden Kursänderungen vorgenommen. Immer hängen die Verfolger an der Spur von „U 32", bis zum Einbruch der Dunkelheit. Vielleicht, so wird angenommen, verrät ein lecker Brennstoffbunker durch einen Ölstreifen an der Oberfläche den Weg des Boots. Schließlich nachts, in der Mitte des Kanals, etwa 10 sm südlich von Dungeneß, wird aufgetaucht, und es zeigt sich, daß das ganze U-Boot von einem weitmaschigen Stahlnetz überzogen ist. Dies also hat den Weg von „U 32" den Bewachern der Dover-Straße angezeigt, genau wie im Falle „U 8" wenige Wochen vorher. Vielleicht ist auch jene Detonation, die wohl „U 32" gegolten hatte, wie bei „U 8" die Zündung eines geschleppten Sprengkörpers durch einen Zerstörer gewesen.

Mit dem an Bord befindlichen Werkzeug gelingt es der Besatzung von „U 32" trotz Dunkelheit und überkommender See, das Netz in zweistündiger Arbeit vom Boot loszuschneiden. (Skizze Nr. 10, Seite 237.)

8. 4. SO von Beachy Head ein Vollschiff durch Signal zum Beidrehen aufgefordert. Nach einigen mahnenden Gewehrschüssen in die Takelage wird dem Befehl nachgekommen, Besatzung geht in Boote. Französischer Segler „Chateaubriand", 2247 T, durch Torpedofangschuß versenkt. Alsbald ein anderer Segler, in Schlepp eines Dampfers, in Sicht; wird durch Signal veranlaßt, loszuwerfen und setzt französische Flagge. Der Schlepper jedoch — wie später bekanntgeworden, englischer Schlepper „Homer" — dreht plötzlich mit voller Maschinenkraft auf das U-Boot los, um es zu rammen. Da die Ölmaschinen von „U 32" nicht ganz leistungsfähig sind, nähert sich der Angreifer bedenklich, und es wäre ihm unvermeidlich gelungen, das Boot ernstlich zu gefährden, wenn nicht der Wachoffizier von „U 32", Oblt. z. S. Rasmus, im letzten Augenblick, als die Bugwelle des Schleppers nur noch wenige Meter von dem Heck des U-Boots entfernt war, den Rudergänger des feindlichen Schiffs durch einen wohlgezielten Karabinerschuß endgültig außer Gefecht gesetzt hätte. — Unter dem Eindruck dieses Schusses läßt der Verfolger von „U 32" ab und sucht das Weite.

Schwerer Seegang, Stärke 8, hindert den U-Bootskommandanten, seinerseits zum Angriff überzugehen. Auch der angehaltene Segler entkommt vor dem Winde mit vollen Segeln. Ein ↑-Torpedoschuß, aus ungünstiger Stellung des U-Boots, geht fehl. — In solchen Lagen machte sich dem U-Boot wieder das Fehlen eines Geschützes für die Durchführung des Handelskrieges besonders empfindlich bemerkbar. Die Ausrüstung aller U-Boote mit Geschützen stand jetzt jedoch unmittelbar bevor, nachdem die Fertigung erst während des Krieges, als eine Forderung des U-Bootskrieges, begonnen worden war. —

Noch ein anderer ↑-Angriff von „U 32" auf einen in Sicht kommenden Dampfer ohne Abzeichen führt am 8. 4. zu einem Torpedofehlschuß. Bei seinen Überlegungen über die Rückfahrt entschließt sich dann der Kommandant am 8. abends, daß er die Dover-Straße mit Rücksicht auf die Netzgefahr meiden und den Weg um Schottland nehmen will. Daher Marsch von der Mitte des Kanals nach Westen.

9. und 10. verhindert Sturm jede Tätigkeit.

11. am Südeingang zur Irischen See ↓-Angriff auf Dampfer ohne Flagge, Torpedotreffer. In der Annahme, daß das Schiff sinken wird, setzt

„U 32" Marsch fort. Englischer Dampfer „Wayfarer", 9599 T, ist indes noch eingebracht worden[1]).

Auch an der Südküste von Irland, dem wichtigen Ansteuerungspunkt der von Westen kommenden großen Schiffahrtslinien, hat der Kommandant wegen schlechten Wetters geglaubt, sich nicht aufhalten zu können. Ebenso auf der weiteren Strecke um Schottland und durch die Nordsee keine Ereignisse.

17. 4. in die Ems eingelaufen.

In dem Bericht über seine Fahrt durch die Dover-Straße am 6. 4. brachte Kaptlt. v. Spiegel seine Ansicht dahin zum Ausdruck, daß es nach allen seinen Wahrnehmungen nicht ein — im allgemeinen vermeidbares — geschlepptes Netz, sondern ein Teil eines in der Dover-Enge trotz des starken Gegenstromes verankerten Netzes gewesen sein muß, in dem sich „U 32" auf 15 m Tauchtiefe verfangen hatte, und daß ferner aus der während jener Tauchfahrt vorgekommenen Detonation auf das Ausliegen von feindlichen U-Bootsminen zu schließen sei.

Der U-Bootskommandant kam daher zu dem schwerwiegenden Ergebnis, wie er das bereits durch die Wahl des Rückmarschs um Schottland bekundet hatte:

„Nach den gemachten Erfahrungen halte ich das fernere Passieren der „Straße Dover—Calais für gleichbedeutend mit dem jedesmaligen vollen „Einsatz des betreffenden Bootes."

---

[1]) Nach „The German Submarine War" fuhr der Dampfer „Wayfarer" für militärische Transportzwecke.

3. Der Beschluß des Führers der U-Boote und des Flottenkommandos vom 10. 4. 15, die Dover-Straße zu meiden.

Noch bevor „U 32" und „U 33" von ihren letzten Unternehmungen nach dem Englischen Kanal zurückgekehrt waren, und bevor daher bei dem Führer der U-Boote die Berichte der beiden Boote vorlagen, die zum erstenmal seit Beginn des Krieges das Vorhandensein von verankerten oder treibenden U-Bootsnetzen in der Dover-Enge selbst festgestellt hatten, verzeichnete Korvettenkapitän Bauer am 7. 4. 15 in seinem Kriegstagebuch Bedenken, ob es unter den obwaltenden Verhältnissen zu verantworten wäre, die U-Boote ihren Anmarsch nach dem westlichen Teil des Kriegsgebiets weiterhin durch Dover—Calais ausführen zu lassen und ob nicht der Entschluß gefaßt werden müßte, die Boote statt dessen im Norden um Schottland herum zu schicken:

„Ein aufgefangener englischer Funkspruch läßt erkennen, daß tatsäch-
„lich die Straße Dover—Calais nicht nur durch Minen, sondern auch durch
„Treibnetze gesperrt ist. Nach den bisherigen Beobachtungen der U-Boote
„beim Passieren der Enge, daß nämlich noch immer anscheinend alle
„Minen, wenigstens bei Niedrigwasser, an der Oberfläche stehen, und daß sie
„unter Wasser auf 20 m mit verhältnismäßig geringen Bedenken passiert
„werden können, erscheint die Sperrung durch Treibnetze noch gefährlicher,
„und die Frage tritt auf, ob nicht in Zukunft die Straße Dover—Calais
„von den U-Booten gemieden und der Weg nach den Blockadestationen
„um Schottland herum genommen werden muß. Es ist erwünscht, ehe ein
„neues Boot nach der Süd- oder Westküste Englands entsandt wird, die
„Erfahrungen der demnächst zurückkehrenden Boote, »U 28« und »U 37«,
„beim Passieren von Dover—Calais abzuwarten."

Am 7. 4. lief „U 28", am 10. 4. „U 33" in Emden ein, und sofort beseitigten die Meldungen der Kommandanten dieser Boote die letzten Zweifel. Der Entschluß des Führers der U-Boote war gefaßt und umgehend verschaffte er ihm im Vortrage bei dem Chef der Hochseestreitkräfte, Admiral v. Pohl, Geltung. In seinem Tagebuch vom 10. 4. 15 legt Korv. Kapt. Bauer die Gründe für die wichtige militärische Entscheidung nieder:

„In Besprechung auf dem Flottenflaggschiff wird der Vorschlag des „F. d. U. auf zeitweisen Verzicht der Besetzung des Kanals gebilligt. Not- „wendigkeit dieses Verzichts wird durch die Meldung von »U 33« bestätigt, „nach der auch der westlichste Teil des Anmarschs zur Dover-Straße, der in „den letzten Monaten so gut wie gar nicht von U-Booten befahren war „(von Sandettié Bank nach Goodwin Sand bzw. Fairy Bank nach den Falls „— Skizze Nr. 2, Seite 61 —), durch 3 dichte Minensperren geschlossen, „und wonach mit großer Wahrscheinlichkeit zwischen Gris Nez und Dover „bis zu 25 m hinunter reichende Drahtnetze ausgebracht sind. Es gibt also „keine Stelle der Dover-Straße mehr, die das U-Boot ohne schwere Gefahr „passieren kann. Dabei sind die bisher bekannten englischen Minensperren „noch verhältnismäßig wenig gefährlich, weil die Minen, wenigstens um „Niedrigwasser herum, an der Oberfläche stehen, die Sperre also leicht „entdeckt und bei gutem Wetter, geringer Gegenwirkung und günstigem „Gezeitenstrom verhältnismäßig leicht passiert werden kann. Besonders „das Passieren unter Wasser auf 20 m erschien nach den letzten Erfahrungen „als ein guter Ausweg zur Vermeidung der englischen Minen. »U 35« „hat bei solcher Fahrt (17./18. 3.) eine dünne Stahlleine in die Schraube „bekommen, die sich bei späterer Untersuchung als ein englisches Minen- „ankertau herausstellte. . . . Inzwischen bestätigte sich aber mehrfach die „bereits seit einiger Zeit aufgetauchte Nachricht, daß auch Netzsperren in „der Dover-Straße ausliegen. Ferner bringt »U 28« aus Ostende die „Nachricht mit, daß man französische tiefstehende Minen entdeckt habe. „Hiermit ist den U-Booten auch die letzte Möglichkeit, einigermaßen un- „bedenklich durch die Enge auf den eigentlichen Schauplatz ihrer Tätigkeit „zu kommen, genommen.

„Ferner ist bereits mit dem Verlust von »U 37« (ausgelaufen am „20. 3.) zu rechnen, und man wird nicht fehlgehen, wenn man diesen auf „eine Mine in der Dover-Straße zurückführt. . . Der Weg durch die „Dover-Straße muß deshalb bis auf weiteres gemieden werden."

Den sicheren Weg für die U-Boote zu wählen, statt des gefahrvollen, war die begreifliche Sorge des F. d. U. Mehr wohl als beim Einsetzen anderer Kampfmittel des Seekriegs ist beim Führen der U-Bootswaffe berechnende Vorsicht am Platze gewesen. Einer großen Aufgabe stand eine noch schwache Zahl von U-Booten gegenüber. Die wenigen Wochen seit Beginn des Handelskrieges hatten schon den Verlust von 4 Booten gekostet, und lastende Ungewißheit bestand, welcher Mittel sich die feind-

liche Abwehr bediente, wie man ihr vorbeugen sollte. „U 8" und „U 37" jedenfalls mußten irgendwie der Dover-Straße zum Opfer gefallen sein.

Ein schneller Zuwachs an U-Booten zur Front, das Ausgleichen der Verluste durch Neubauten, konnte vorläufig leider nicht erwartet werden.

Nach diesen ein Vorwärtsdrängen notwendig dämpfenden Erwägungen wird aber zwingend die ebenso gewichtige Frage zu ergründen sein, von der die Tagebuchnotizen des F. d. U. nicht sprechen, ob nicht das Einschlagen des neuen Weges neben dem unbedingten Vorzug einer verhältnismäßig großen Sicherheit auch Nachteile mit sich brachte.

Die Marschstrecke von Helgoland bis zum Südeingang der Irischen See beträgt durch die Dover-Straße rund 700 sm, um die Orkneys das Doppelte: 1400 sm. Jeder Unternehmung nach dem Haupttätigkeitsgebiet der U-Boote an der Westseite von England wurde somit durch die getroffene Entscheidung ein Mehr an Hin- und Rückweg von zweimal 700 sm, von 1400 sm aufgebürdet, wobei allerdings zu bemerken ist, daß bei starkem Seegang und bei Nebel zuweilen vor dem Eintreten in das Minengebiet östlich der Dover-Straße ein Aufenthalt entstand, da die Sperren nur bei mäßig bewegter See und klarer Sicht deutlich genug an der Oberfläche zu erkennen waren und dann günstiges Wetter abgewartet werden mußte.

Ferner: Der preisgegebene Weg durch den Englischen Kanal nach Westen war für den Handelskrieg kein toter Weg; er bot den nach Westen bestimmten U-Booten dauernd Angriffsgelegenheiten „im Vorbeigehen". Auf dem Wege durch die Nordsee und westlich von Schottland und Irland hingegen war kaum ein feindliches Handelsschiff zu treffen.

Schließlich: Der Weg um Schottland bis in den Englischen Kanal hinein war so beträchtlich, daß er mit Rücksicht auf Brennstoff und Seeausdauer der U-Boote praktisch gar nicht in Betracht gezogen wurde: die ganze von Westen zur Themse führende, für die englische Hauptstadt lebenswichtige Seehandelsstraße vom Eintritt in den Kanal bei den Scilly-Inseln bis zu den Downs blieb daher von U-Booten unbesetzt.

Die Nachteile waren in der Tat erheblich, und der Entschluß des Führers der U-Boote und des Kommandos der Hochseeflotte vom 10. 4. 15 so einschneidend für Wirkung und Erfolg des U-Bootskrieges, daß eine genaue Betrachtung der militärischen Zusammenhänge erforderlich ist.

Seit Oktober 1914 war das Seegebiet östlich Dover—Calais durch feindliche Minen gefährdet. Die Admiralität in London hatte es am

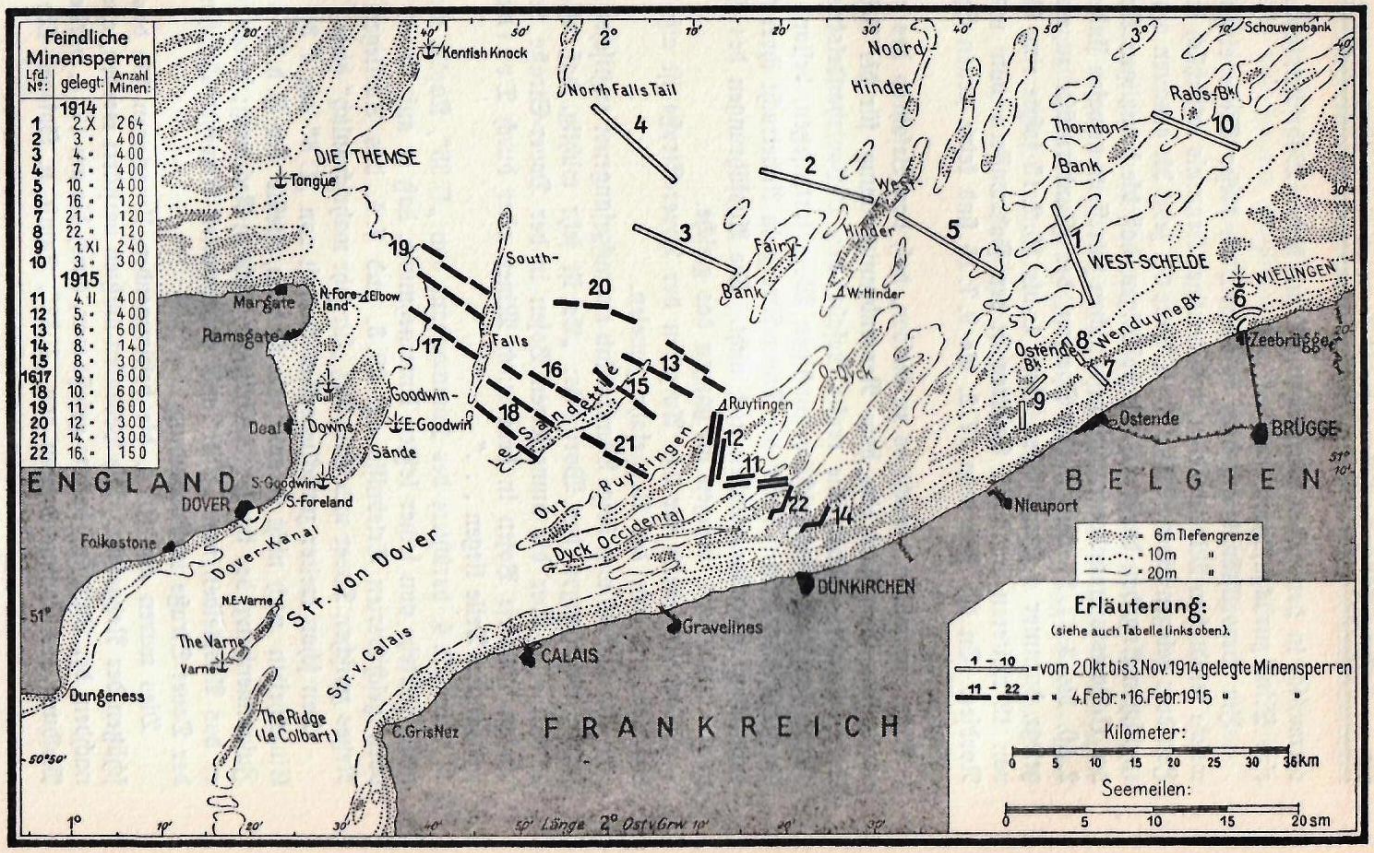
2. 10. 14 der Schiffahrt warnend bekanntgemacht, und Korv. Kapt. Bauer, dem die englische Maßnahme schon damals als ernste Gefährdung der U-Bootsunternehmungen nach dem Kanal erschienen war, hatte als Gegenzug den Handelskrieg mit U-Booten beantragt. (Band 1, S. 1—3.) U-Bootsverluste blieben nicht aus. Im Dezember 1914 wurden „U 11" und „U 5" vermißt, die von Zeebrügge ausgelaufen waren, „U 11" nach Dover hin, „U 5" zum Vorpostendienst vor der Flandernküste. Nur feindliche Minen konnten die Ursache gewesen sein, da Kampfhandlungen — auch nach heutiger Kenntnis — nicht bekanntgeworden sind. Diesen beiden Verlusten steht gegenüber, daß von Anfang Oktober 1914 bis zum Beginn des U-Bootshandelskrieges im Februar 1915 die von England als gefährdet bezeichneten Gewässer 22mal von U-Booten unversehrt durchquert worden sind. Dabei ergab sich, daß nur bei 5 von den 22 Gelegenheiten Minensperren, die an der Oberfläche standen, von durchmarschierenden U-Booten festgestellt worden waren, in Gegend von West-Hinder-Bank und vor der Westschelde (die Sperren 2 und 10 der Skizze Nr. 2, Seite 61), während in den 17 anderen Fällen die betreffenden U-Boote in dem Hauptfahrwasser von der Nordsee nach der Dover-Straße und zurück, abgesehen von vielen losgerissenen, treibenden Minen, überhaupt keine Spur von verankerten Minensperren entdeckt hatten.

Gleich die erste Kanalunternehmung des U-Bootskrieges, die von „U 16" (9.—21. 2. 15), brachte dann die neue Wahrnehmung, daß jetzt der Hauptansteuerungsweg zur Dover-Straße, die Rinne zwischen der Ruytingen-Bank und dem Sandettié-Sand, durch Minenreihen gesperrt war. Die in den nächsten Wochen folgenden U-Boote bestätigten dies, an anderen Stellen auf gleichlaufenden Kursen, nördlich Sandettié nach den South-Falls und südlich der Ruytingen-Bank zwischen den Sänden vor Dünkirchen (Skizze Nr. 2) wurden mit der Zeit weitere Sperren angetroffen; alle aber waren bei guter Sicht und bei nicht zu unruhiger See an der Oberfläche so rechtzeitig auszumachen, daß es möglich war, sich durch die Lücken hindurchzuwinden. Auch getauchten U-Booten gelang es einige Male, ohne Störung die Sperren auf größerer Tiefe zu passieren. Beruhigend in gewissem Sinne war aus dem Oberflächenstand der Sperren zu schließen, daß das englische Minenmaterial technisch nicht auf der Höhe war. Die Tatsache ferner, daß die Minen bei Seegang in großen Mengen von den Ankertauen losrissen und vertrieben, besagte dasselbe und trug dazu bei, die Gefahr in der Folgezeit zu verringern. So ist das Minengebiet vom 9. 2. bis 10. 4. 15 wiederum 22mal von U-Booten ohne Schaden gekreuzt worden. Nur der eine unaufgeklärte Verlust von „U 37",

Skizze Nr. 2.

Feindliche Minensperren gegen deutsche U-Boote in dem Seegebiet östlich der Dover-Straße, ausgelegt von Anfang Oktober 1914 bis Mitte Februar 1915.

(Nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Krieg bekannt geworden sind.)



vermutlich in den ersten Apriltagen, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf eine Mine zurückzuführen.

Zur Vervollständigung mag es dienen, an dieser Stelle einzufügen, welche feindlichen Minensperren nach heutiger Kenntnis tatsächlich in jener Zeit dort gelegen haben. Skizze Nr. 2, Seite 61, zeigt die genauen amtlichen englischen Angaben darüber. Sie bestätigen, daß die damaligen Angaben der U-Bootskommandanten im wesentlichen zutreffend gewesen sind. Vom 2. 10. bis 3. 11. 14 wurden 10 Sperren, der Flandernküste zugewendet, gelegt, darunter 4 französische. Vom 4. bis 16. 2. 15 folgte eine Gruppe von 12 weiteren englischen Sperren in den Fahrwassern von und zur Nordsee. In der Zeit vom 17. 2. bis 9. 7. 15 sind keine neuen Sperren gelegt worden.

Nicht unerwähnt braucht es zu bleiben, daß das Befahren des minenverseuchten Gewässers eine hohe Nervenbeanspruchung für die U-Bootsleute bedeutete. Aber eine ernste Gefahr, den U-Bootshandelskrieg auf diesem sonst so unvergleichlich günstigen Wege fortzusetzen, bestand durch die feindlichen Minen östlich der Dover-Straße in Anbetracht ihrer großen technischen Unvollkommenheit noch nicht. Die Ausführungen des F. d. U. vom 7. und 10. 4. besagen im ganzen das gleiche.

Ausschlaggebend für das Aufgeben der Dover-Straße ist also allein die Besorgnis vor der Netzgefahr gewesen.

Am 6. 4. 15 war beim Admiralstab ein aufgefangener englischer Funkspruch eingegangen des Wortlauts: „Es ist sehr wichtig, daß alle An„gaben . . . über die numerierten Bojen in der Dover-Straße klar be„sagen, ob diese Bojen in dem durch Minen oder durch Treibnetze „gesperrten Teile liegen . . ."

Am 10. 4. berichtete der Kommandant von „U 33", Kaptlt. Ganßer, nach Rückkehr von seiner letzten Unternehmung, daß er auf Grund seiner oben geschilderten Erlebnisse am 29. 3. und 7. 4. das Ausliegen eines Netzes zwischen Dover und Gris Nez „für sehr wahrscheinlich" hielt.

Den schon weiter zurückliegenden Verlust von „U 8" am 4. 3., dessen Einzelheiten noch nicht bekannt sein konnten, stellte der F. d. U. in dem Zusammenhang, der ihn jetzt beschäftigte, nicht in Rechnung; jedoch brachte er das Ausbleiben von „U 37" mit unbekannten Abwehrmaßnahmen in der Dover-Straße in Verbindung.

Dies waren am 10. 4. die bestimmenden Unterlagen für das Einschätzen der Netzgefahr. Die Bedenken mußten verstärkt werden, aber erst nachdem der Entschluß bereits gefaßt war, durch die am 17. 4. vorliegende Meldung des Kommandanten von „U 32", Kaptlt. v. Spiegel, über sein

recht gefahrvolles Netzerlebnis vom 6. 4. mit dem Schlußsatz des Offiziers, er „halte das fernere Passieren der Straße Dover—Calais für gleichbedeutend mit dem jedesmaligen vollen Einsatz des betreffenden Boots".

* * *

Geraume Zeit verstrich, ehe Gewißheit geschaffen wurde, ob die von Geheimnis umgebenen Gefahren der Dover-Straße in dem befürchteten Umfange bestanden und den schwerwiegenden Befehl, den langwierigen Umweg zu wählen, rechtfertigten. Erst das Wirken der U-Flottille Flandern brachte die notwendige Aufklärung.

4. Der Anfang der U-Flottille Flandern bis Mitte Mai 1915.

Karte 3 und Skizze Nr. 3.

Die dem kommandierenden Admiral des Marinekorps, Admiral v. Schröder, unterstellte U-Flottille Flandern wurde am 29. 3. 15 in Brügge in Dienst gestellt. Sie stand unter der Leitung des Kapitänleutnant Bartenbach, der in der U-Bootswaffe seit ihren ersten Anfängen im Jahre 1906 tätig und führend gewesen war.

In vorderster Stellung am Feinde mußte die U-Flottille Flandern mit schwachen Mitteln beginnen. 4 U-Boote kleinster Art bildeten den Anfang; auf 9 von diesen UB-Booten war die Stärke bis Mitte Mai angewachsen. 127 t betrug die Wasserverdrängung des UB-Boots gegen rund 650 t von „U 19" bis „U 41", 6—7 kn die höchste Geschwindigkeit über Wasser gegen rund 16,5 kn, 2 — 45 cm-Torpedos die Bewaffnung gegen 7 bis 8 — 50 cm-Torpedos der großen Boote der Flotte. Bezüglich der sonstigen Daten sowie der Gründe, die für den Bau jenes Typs von U-Booten maßgebend gewesen sind, wird auf Band 1, S. 164/165 und 167/169 verwiesen. Bis auf „UB 2", das Anfang Mai von der Ems aus über See nach Flandern ging, wurden alle für das Marinekorps bestimmten UB-Boote mit der Bahn nach Antwerpen gebracht — da man ihnen den Marsch auf eigenem Kiel zunächst nicht recht zutraute —, in Antwerpen montiert und von dort auf dem Binnenkanal nach Brügge überführt.

Fast an dem gleichen Tage, als für die U-Boote der Hochseeflotte der Weg durch die Dover-Straße aufgegeben wurde, begann, am 9. 4. 15, mit dem Auslaufen von „UB 4" von Zeebrügge aus die Tätigkeit der U-Flottille Flandern.

Als erste Aufgabe stellt der Flottillenchef: Handelskrieg bei dem nur 34 sm von Zeebrügge entfernten Noord-Hinder Feuerschiff auf dem dort von Holland nach der Themse vorbeiführenden Dampferweg, wobei sich zugleich zeigen soll, was den UB-Booten zugemutet werden kann. Wegen der geringen Geschwindigkeit der Boote und dem Fehlen einer Geschützbewaffnung befiehlt Kapitänleutnant Bartenbach den Kommandanten von vornherein, niemals aufgetaucht zum Anhalten und Untersuchen an

Dampfer heranzugehen, ein unumgänglicher Befehl, der für die ganze Art der Kriegführung der Flandernboote im Jahre 1915 bestimmend sein wird.

Vom 9. bis 20. 4. werden 5 Unternehmungen nach Noord-Hinder ausgeführt.

„UB 4", Oblt. z. S. Groß, 9.—12. 4.

10. Viele neutrale Dampfer beim Feuerschiff; einer mit englischer Flagge. ↓-Angriff ohne Warnung. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Harpalyce", 5940 T, sinkt; das größte der im April von U-Booten versenkten Schiffe.

11. abends bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten Dampfer.

„UB 5", Oblt. z. S. Smiths, 14.—15. 4.

15. Englischen Dampfer „Ptarmigan", 784 T, ohne Flagge, durch ↓-Torpedoschuß versenkt; auf einen anderen Dampfer ohne Flagge Torpedofehlschuß.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck, 14.—15. 4.

14. in der Abenddämmerung, in Nähe des Noord-Hinder Feuerschiffs einen Dampfer ↓ angegriffen, der zunächst Dampfer- und Seitenlaternen und Richtlicht führt, aber sonst abgeblendet ist. Flagge oder Abzeichen sind nicht auszumachen. Durch Kursänderungen, Löschen der Lichter bis auf das Richtlicht und durch Morsezeichen erscheint der Dampfer auffällig. Daher für feindlich angesehen und durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Holländischer Dampfer „Katwijk", 2040 T. Auf die diplomatischen Auseinandersetzungen mit der holländischen Regierung und die sonstigen Folgen wird später eingegangen.

„UB 4", Oblt. z. S. Groß, 17.—18. 4.

17. Griechischen Dampfer „Ellispontos", 2989 T, der ohne sichtbare Flagge und ohne Abzeichen fährt, daher für feindlich gehalten wird, durch 2 ↓-Torpedoschüsse versenkt. Ein 2. Torpedo ist nach dem Aussteigen der Besatzung geschossen worden, da das Schiff nach dem 1. Treffer nicht gesunken ist[1]).

[1]) Für die irrtümliche Versenkung des griechischen Dampfers ist von der deutschen Regierung Schadenersatz zuerkannt worden.

„UB 12", Oblt. z. S. Nieland, 19.—20. 4.

Ohne Ergebnis.

Der allgemeine Eindruck von der Seefähigkeit, den Unterwassereigenschaften und der Maschinenanlage der B-Boote bei diesen ersten Unternehmungen war nach Meldung der Kommandanten durchaus befriedigend.

Das Tätigkeitsgebiet wurde dann bei den folgenden Fahrten zeitweise auf die Themse zu verlegt, da sich nach dem Versenken von 4 Dampfern in derselben Gegend feindliche Gegenwirkung durch bewaffnete Fischdampfer dort zusammenzuziehen schien. Vom 23. 4. bis 19. 5. fanden 14 Unternehmungen statt, die hauptsächlich in Richtung Galloper Feuerschiff, Kentish Knock, Outer Gabbard, Tongue Feuerschiff gingen und teilweise den Zweck einer ersten Erkundung zu erfüllen hatten (Skizze Nr. 3).

„UB 4", Oblt. z. S. Groß, 23.—24. 4.; 27.—29. 4.; 17.—19. 5.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck, 23.—25. 4.; 30. 4.—4. 5.; 11.—15. 5.

„UB 13", Oblt. z. S. Becker, 26.—27. 4.; 9.—11. 5.; 15.—18. 5.

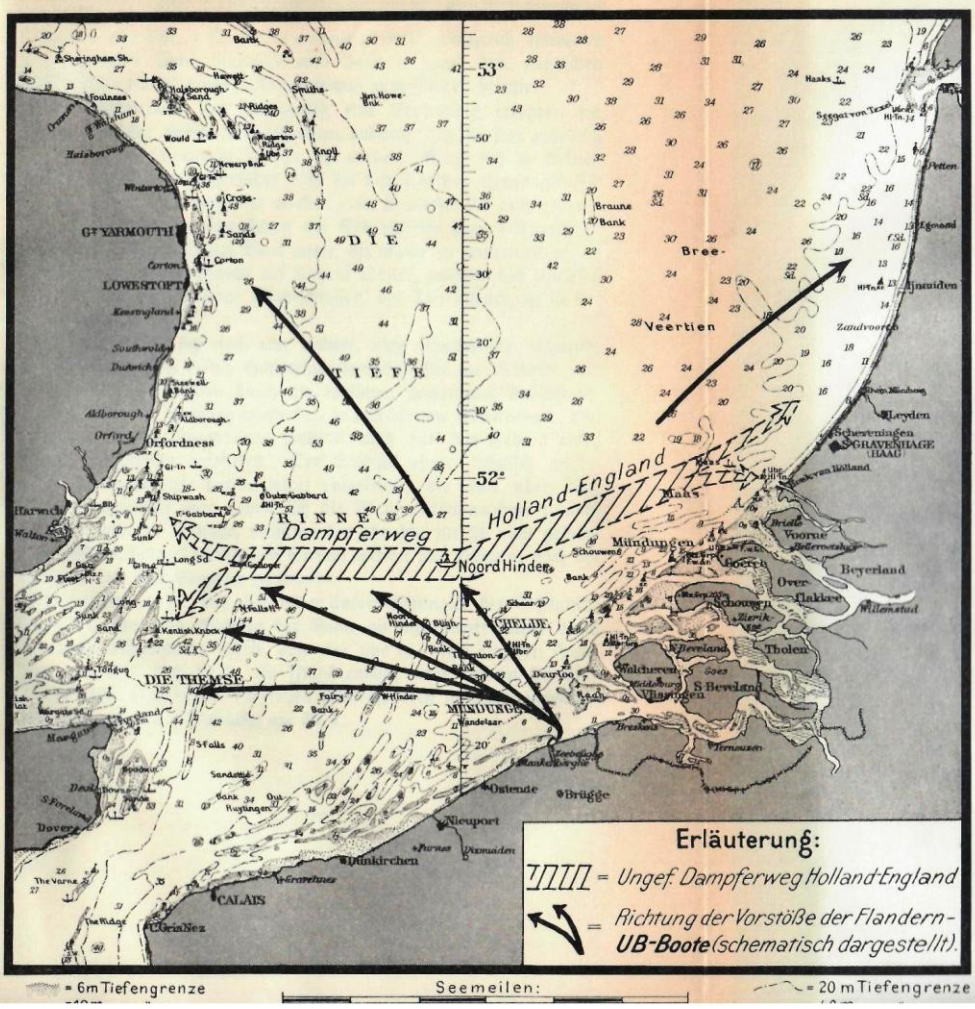
„UB 5", Oblt. z. S. Smiths, 29. 4.—2. 5.; 13.—15. 5.

„UB 6", Oblt. z. S. Haeker, 30. 4—2. 5.; 11.—14. 5.

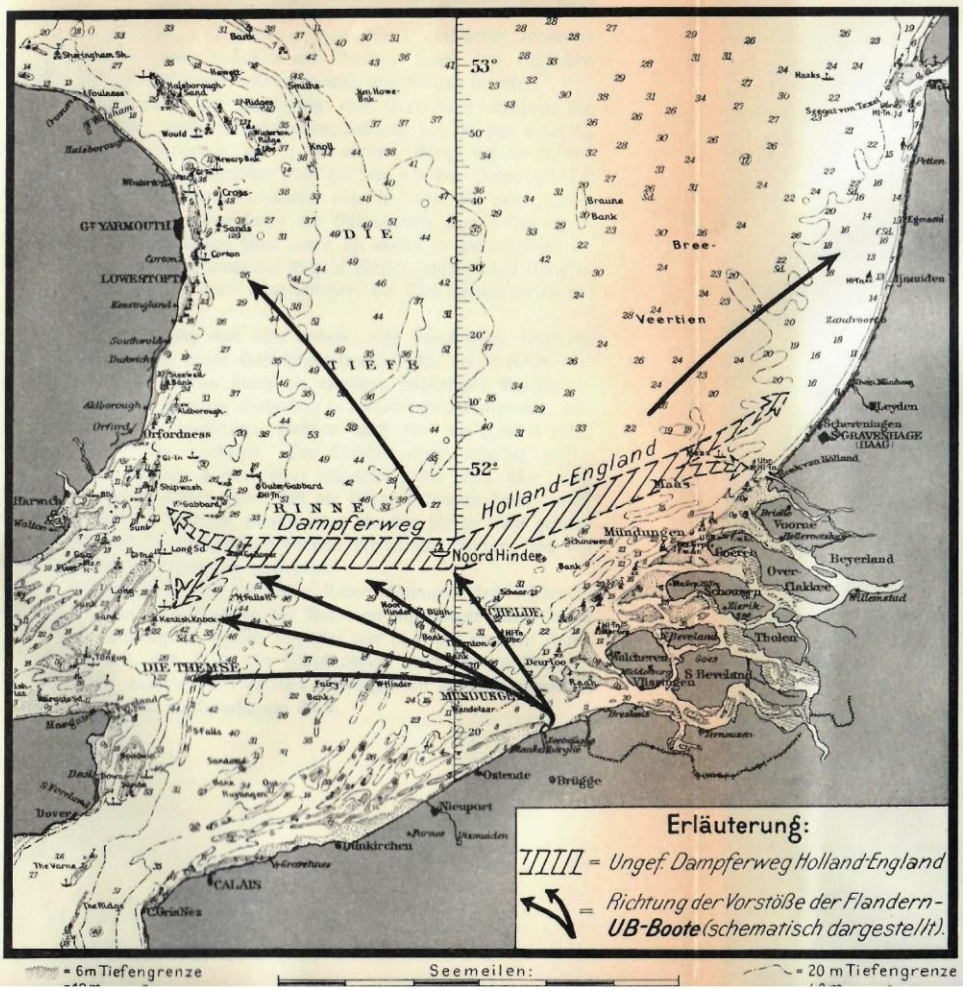
„UB 12", Oblt. z. S. Nieland, 8. 5.

Nicht eine von diesen Unternehmungen hat einen Erfolg im Handelskrieg eingebracht. Lebhaftester Dampferverkehr wurde fast stets von und nach der Themse angetroffen; aber in stark überwiegender Mehrzahl waren es Schiffe mit neutralen, meist holländischen Flaggen und Bordwandabzeichen. „UB 10" beispielsweise sichtete am 2. 5. — 19 Dampfer; Anläufe gefahren gegen 11 von ihnen; alle mit holländischen Abzeichen. Oder „UB 13" am 16. 5.: 25 Dampfer, davon 23 holländische, 2 dänische. Nur ganz vereinzelt ein Dampfer ohne Flagge und Abzeichen. Keiner der Angriffsversuche auf solche Schiffe führte jedoch zum Ziel, entweder wegen der unzureichenden ↓-Geschwindigkeit oder häufig auch, weil die störend im Wege befindliche feindliche Bewachung durch Zerstörer, Fischdampfer und Minensucher immer stärker wurde, je mehr sich die U-Boote der Themse näherten. „UB 5" hatte am 1. 5., „UB 13" am 10. 5. einen ↓-Torpedofehlschuß auf je einen Dampfer ohne Flagge zu verzeichnen.

Skizze Nr. 3.
Richtung der Unternehmungen der Flandern-UB-Boote zum Handelskrieg in den Hoofden.
April bis September 1915.



Skizze Nr. 3.
Richtung der Unternehmungen der Flandern-UB-Boote zum Handelskrieg in den Hoofden.
April bis September 1915.



Dagegen war Oblt. z. S. Haeker mit „UB 6" erfolgreich, indem er am 1. 5. zwischen Outer Gabbard und Galloper Sand den englischen Zerstörer „Recruit" durch ↓-Torpedoschuß zum Sinken brachte.

Eine Erschwerung und gleichzeitig eine Erprobung erfuhren die UB-Boote in dieser Zeitspanne außerdem dadurch, daß sie jetzt erheblich schwererem Wetter ausgesetzt waren als vorher. Wenn sich die kleinen Fahrzeuge auch in Überwasserfahrt selbst bei dem stärksten Seegang besser hielten, als ursprünglich vermutet worden war, so machte sich doch geltend, daß sie bei hochgehender See kaum auf Sehrohrtiefe zum ↓-Angriff zu halten waren. Oft schnitt das Boot unter, oft wurde es unvermeidlich an die Oberfläche geworfen. Zumal auf flachem Wasser, zwischen den Untiefen vor der Themse, war es dann ausgeschlossen, die Tiefensteuerung in der Hand zu behalten.

Schließlich stellte sich noch eine andere, nicht unerhebliche technische Schwierigkeit in diesen ersten Schlechtwetterwochen für die B-Boote ein: ihre Kreiselkompasse erlitten durch die typischen stoßartigen Bootsbewegungen bei stärkerem Seegang wiederholt so beträchtliche Ablenkungen, daß sie nicht nur für die Navigation, sondern auch für das Fahren eines ↓-Anlaufs vollständig ausfielen. Der Einbau einer technisch zuverlässigeren Kompaßanlage wurde sofort eingeleitet; bis dies aber nach Monaten durchgeführt war, sahen sich die Flandernkommandanten nicht selten in der bitteren Notlage, inmitten des ohnehin für sie nicht gefahrlosen Gewässers, bei unbeständigem Strom, unweit von Sänden, nach der Sonne oder nach dem Seegang zu steuern.

Bemerkenswert ist, daß bei allen Unternehmungen der U-Flottille Flandern der Hin- und Rückweg der Boote an irgendeiner Stelle durch das feindliche Minengebiet führte, daß aber nur in einem einzigen Falle, zwischen dem 9. 4. und 19. 5., ein Flandernboot einer der im Oktober/November 1914 ausgelegten englischen Minensperren ansichtig geworden ist, „UB 12" auf dem Rückmarsch am 20. 4.

5. Die Wirkungen der Eröffnung des U-Bootskrieges auf die europäischen Neutralen und England.

In den ersten Tagen und Wochen nach der deutschen Kriegsgebietserklärung vom 4. Februar war aus der Fülle der beim Admiralstab der Marine vorliegenden Zeitungsnachrichten des neutralen und feindlichen Auslands der Eindruck zu gewinnen, daß in den Schiffahrtskreisen allerorten der Eröffnung des U-Bootshandelskrieges mit Spannung und Erregung entgegengesehen wurde. Eine ganze Reihe namhafter Reedereien in Schweden, Norwegen, Dänemark und Holland beschlossen, ihre Schiffe von der Fahrt auf England zurückzuhalten. Die Besatzungen der Dampfer weigerten sich vielfach, in das Kriegsgebiet in See zu gehen, und auch aus England selbst wurden glaubhaft dieselben Erscheinungen gemeldet. Wenn zwar die aufsehenerregenden Einzelheiten der so lautenden Zeitungsberichte nicht ohne allen Vorbehalt aufzunehmen waren, so konnte ihnen doch ernstlich entnommen werden, daß in den großen Welthandelshäfen die Stimmung verbreitet war: Abwarten, Schiffe im Hafen behalten, bis sich die Lage klarer übersehen ließe, nicht Personal und Material aufs Spiel setzen.

Als dann die Zeit verging und sich nichts besonders Abschreckendes ereignete, als nur hie und da ein Handelsschiff versenkt wurde und die Besatzungen wohlbehalten den Hafen erreichten, von den U-Booten zum Teil selbst fürsorglich nach der Küste geschleppt, da wichen die Befürchtungen. Höhere Löhne und steigende Frachtgewinne wirkten wieder belebend, und von England her konnte überlegen, aber wohl auch aufatmend verkündet werden, in der ersten Woche des deutschen U-Bootskrieges seien von über 1300 in englischen Häfen ein- und auslaufenden Schiffen nur 7, in der zweiten von über 1400 nicht eines, und im ganzen Monat März von über 5000 Handelsschiffen nur 21 mit zusammen 25 000 T von U-Booten versenkt worden[1]).

Dieses allerdings überaus schwache erste Auftreten der U-Bootswaffe im Handelskrieg hätte sich, wenn es darauf ankam, rein militärisch wohl

---

[1]) Vgl. auch Churchill, „Weltkrisis", Band 2, S. 278, und Corbett, „Naval Operations", Band 2, S. 284.

vermeiden lassen. Admiral v. Pohl als Chef des Admiralstabes hatte seit Monaten die Wichtigkeit eines durchschlagenden, abschreckenden Anfangserfolges betont, und wenn die Vorbereitungen von langer Hand unter bewußtem Verzicht auf manchen minder dringenden Dienst der U-Boote bei der Flotte auf das eine höhere Ziel eingestellt worden wären, hätte am 18. Februar statt je eines U-Boots im Englischen Kanal und in der Irischen See eine erheblich größere Zahl dort stehen können. Indes, einem solchen wuchtigen Schlage, der ein militärischer und auch ein gewisser politischer Erfolg hätte werden können, wäre dann eine um so längere Atempause für die Schiffahrt gefolgt. Eine nachhaltige Wirkung, von Bedeutung für den Gesamtverlauf des Seekrieges, wäre auch durch ein stärkeres Anfangsergebnis bei der im Februar 1915 zur Verfügung stehenden Zahl von U-Booten kaum erreicht worden.

* * *

Was das gewollte Abschrecken der Neutralen anbetraf, so kam es weiterhin darauf an, was von deutscher Seite geschehen würde, wenn ein neutrales Handelsschiff „den Zufälligkeiten des Seekrieges", vor denen nachdrücklich gewarnt worden war, in den Gewässern um England zum Opfer fiel. Der erste Fall dieser Art, der zur politischen Entscheidung kam, war die Versenkung des holländischen Dampfers „Katwijk" am 14. 4. 15, eine Zufälligkeit des Seekrieges in des Wortes wahrster Bedeutung. Am 17. 4. bereits teilte der Chef des Admiralstabes, Admiral Bachmann, dem Auswärtigen Amt mit, daß der Angriff von „UB 10" auf den in keiner Weise kenntlichen Holländer begründet war und daß eine Entschädigungspflicht daher nicht vorliege. „Sollte jedoch aus politischen Gründen eine Entschädigung für angebracht gehalten werden, so habe ich dagegen keine Einwendungen zu erheben." Mit dem Bedauern der deutschen Regierung wurde darauf die Bereitwilligkeit, Schadenersatz zu leisten, der holländischen Regierung mitgeteilt.

Ebenso wickelte sich die erste Auseinandersetzung mit der norwegischen Regierung ab über das am 19. 2. durch „U 16" erfolgte Torpedieren des noch in den Hafen gelangten norwegischen Dampfers „Belridge". Der gleiche militärische Hergang: der Neutrale bei Dunkelheit als solcher durch nichts kenntlich. Noch bevor aber die Untersuchung, die sich länger hinzog, abgeschlossen war, stellte die deutsche Regierung am 19. 4. ihr Bedauern und Schadenersatz in Aussicht, falls sich ergeben sollte, daß die Torpedierung durch ein deutsches U-Boot erfolgt wäre. Abschließend zu diesem ersten norwegischen Fall erklärte der norwegische Außenminister am 4. 6.

dem deutschen Gesandten in Kristiania — und im selben Sinne äußerte sich sehr lebhaft und beachtenswert die ganze norwegische Presse —, daß wichtiger als der Schadenersatz für jenen einen Dampfer die grundsätzliche Einstellung der deutschen Regierung sei. Es war bindend festgelegt, daß die deutsche Regierung sich verpflichtet fühlte, für Schäden, die der neutralen Schiffahrt im U-Bootskrieg durch irrtümliches Versenken ohne Warnung entstünden, geldlich aufzukommen. Nur das Führen von Konterbande durch Neutrale blieb rechtmäßiger Grund für das Vernichten von Schiff und Ladung.

Die politische Zweckmäßigkeit des Vorgehens der deutschen Regierung zu erörtern, ist nicht die Absicht. Worauf es hier nur ankommt, ist, festzustellen, daß auch das Leisten der Entschädigung dazu beitragen mußte, die abschreckende Wirkung des U-Bootskrieges wesentlich zu mildern, und daß auch der Chef des Admiralstabs seine Zustimmung zu dem Verfahren gab, welches den militärischen Voraussetzungen der U-Bootsfront zwar nicht entsprach, jedoch im Hinblick auf das erwünschte Zusammengehen mit den politischen Reichsstellen in Kauf genommen wurde.

* * *

Die seit Kriegsbeginn auf die Abschnürung Deutschlands hinarbeitende englische Handelskriegführung ließ sich die Gelegenheit der Eröffnung des U-Bootskrieges nicht entgehen, das Völkerrecht in alter Weise für ihren Zweck in Bewegung zu setzen.

Am 1. 3. 15 erließ die englische Regierung zunächst ein Rundschreiben, in dem sie den neutralen Staaten mitteilte, daß sie in Vergeltung gegen Deutschlands Vorgehen sich für berechtigt halte, in Zukunft alle Schiffe in englische Häfen einzubringen, die irgendwelche Güter an Bord hätten, bei denen feindliche Bestimmung oder feindliches Eigentum oder feindlicher Ursprung vermutet werde.

Am 11. 3. 15 wurde sodann, nachdem am 10. und 11. 3. neue Erweiterungen der Konterbandelisten veröffentlicht worden waren, eine Order in Council der englischen Regierung bekanntgegeben, in welcher ebenfalls unter Berufung auf das Recht der Vergeltung gegen die deutsche Kriegsgebietserklärung vom 4. 2. 15 folgendes bestimmt wurde:

Es können beschlagnahmt werden, wo immer und auf welchem Schiff sie auf See angetroffen werden, irgendwelche Güter,

1. die nach einem deutschen Hafen unterwegs sind, auch wenn sie für Neutrale bestimmt oder deren Eigentum sind,

2. die in einem deutschen Hafen geladen sind, auch wenn sie für Neutrale bestimmt und in deren Eigentum stehend oder neutralen Ursprungs sind,

3. die nach einem neutralen Hafen befördert werden, falls sie für den Feind bestimmt oder auch nur dessen Eigentum sind,

4. die in einem neutralen Hafen geladen sind, falls sie feindlichen Ursprungs oder feindliches Eigentum sind, seien sie auch für Neutrale bestimmt.

Damit nahm England alle Rechte eines Blockierenden in Anspruch, ohne daß eine Blockade im völkerrechtlichen Sinne erklärt war und ausgeübt wurde. Aber nicht nur das feindliche Land, sondern nahezu auch die umliegenden Neutralen waren blockiert. Jedes neutrale Schiff mußte sich die Drangsalierung gefallen lassen, in englische Häfen gebracht zu werden, um langwierige Untersuchung und die Beschlagnahme aller irgend verdächtigen Teile der Ladung zu erdulden.

Ungeheuerlich war es überdies, daß die Blockadelinien durch das fortgesetzte, argwöhnische englische Spüren nach der endgültigen Bestimmung der in die Nachbarländer Deutschlands gehenden Einfuhr bis an die trockenen Grenzen vorgeschoben wurden, die das feindliche Land von den angrenzenden neutralen Ländern trennten. Damit aber wurden neutrale Staaten zu Mithelfern bei der englischen Blockade gemacht.

War der U-Bootskrieg die Vergeltung für die rechtswidrige, unmenschliche englische Blockade, so verkündete die englische Regierung jetzt das Recht der Vergeltung in Anspruch nehmen zu dürfen, um neue, schärfste Blockademaßnahmen ohne Rücksicht auf anerkanntes Völkerrecht vor der Welt zu begründen. Zwar hatte die deutsche Regierung bereits erklärt, den U-Bootskrieg einstellen zu wollen, wenn auch England zu bestimmten Grundsätzen des Völkerrechts zurückkehrte[1]). Es hing mithin nun von der englischen Regierung ab, die Voraussetzung für ihre neuen Vergeltungsmaßnahmen zu beseitigen. Das tat sie aber nicht, denn sie lehnte den auf die deutsche Bereiterklärung zum Einstellen des U-Bootskrieges folgenden Vorschlag der Vereinigten Staaten ab[2]), woraus klar ersichtlich ist, daß der

[1]) Deutsche Note an die Vereinigten Staaten vom 16. 2. 15, Band 1, S. 120—126.

[2]) Nach Empfang der genannten deutschen Note vom 16. 2. hatte die amerikanische Regierung am 22. 2. an die deutsche und die englische Regierung einen vermittelnden Vorschlag gerichtet, der im wesentlichen vorsah, daß die deutschen U-Boote zum Handelskrieg nur nach Art der Überwasserkriegsschiffe verwendet würden, wogegen England die legitime Lebensmittelzufuhr nach Deutschland ungestört zulassen sollte. Während jedoch von deutscher Seite sogleich am 28. 2. grundsätzlich zustimmend geantwortet wurde, lautete die englische Erwiderung vom 13. 3. vollständig ablehnend.

mit der Order in Council vom 11. 3. verfolgte Zweck nicht der gewesen ist, den angeblichen Rechtsbrecher zum Aufgeben seines angeblichen Rechtsbruches zu zwingen. Der deutsche U-Bootskrieg wurde vielmehr nur als Vorwand benutzt, um Maßnahmen zur Anwendung zu bringen, die ohne diesen Vorwand nicht hätten begründet werden können, von denen sich die englische Regierung aber in Erinnerung an die eigene Kriegführung vergangener Zeiten Erfolg für das Niederringen des Gegners versprach. Sie war nur ein Glied, wenn auch das wichtigste Glied, in der Kette der Maßnahmen, die dazu dienten, das englische Kriegsziel, die Vernichtung der deutschen Volkskraft und der deutschen Wirtschaft, zu erreichen. Nur so ist der Zweck der Order in Council auch in England selbst aufgefaßt worden.

„Eine reine Konterbande-Politik war unzulänglich, und es traf sich durchaus nicht unglücklich, daß die rücksichtslose deutsche Unterseeboots-Politik Vergeltungsmaßregeln rechtlich möglich machte und die berühmte Order in Council vom 11. März 1915 zustande brachte."

Von vielen englischen Stimmen sei nur diese vorstehende, aus „The Times History of the War", Band 7, S. 390, als kennzeichnend wiedergegeben.

6. Die U-Boote der Hochseeflotte auf dem Wege um Schottland, in der Nordsee und an der englischen Ostküste, Anfang April bis Anfang Mai 1915.

Karte 3 und 4.

Nach der am 10. 4. getroffenen Entscheidung — Meiden der Dover-Straße, Weg um Schottland — wurde vom F. d. U. am 11. 4. als Ergänzung seiner Anweisungen vom 8. 2. für den weiteren Verlauf des Handelskrieges der U-Boote angeordnet:

„Folgende Stationen sind vorgesehen und sollen im allgemeinen mit „je einem U-Boot besetzt werden:

„Westküste Englands bzw. Irlands,

„Ostküste Englands zwischen Tyne und Peterhead.

„Der Hin- und Rückweg nach und von der Westküste ist nördlich um „Schottland herum zu nehmen, vorausgesetzt, daß ein Boot nicht durch „unnormale Wetterverhältnisse und Havarien gezwungen wird, für den „Rückweg die Straße Dover—Calais zu benutzen. . . .

„In Betracht kommen für diese Stationen alle Boote, die materiell „genügend leistungsfähig und personell voll ausgebildet sind. Die Aufein-„anderfolge der Boote geschieht so schnell, als es die jeweilige Zahl geeigneter „Boote gestattet. Zunächst soll planmäßig alle 6 Tage ein Boot entsandt „werden.

„Zu der erstgenannten Station gehören: der Nord-Kanal, die Irische „See, St. Georgs-Kanal, Westküste Irlands, Bristol-Kanal und der west-„liche Teil des Englischen Kanals. Jeder Kommandant entscheidet nach „Lage der Verhältnisse — Wetter, Ausrüstungszustand des Bootes, Beob-„achtungen der Handelswege und feindliche Gegenwirkung —, welche „Teile des Operationsgebiets er aufsuchen will. . . .

„An der Nord- und Ostküste Schottlands und in den irischen Ge-„wässern ist das Antreffen großer Kriegsschiffe nicht unwahrscheinlich. . . .

„Um den Aktionsradius der Boote so weit wie möglich zu erhöhen, „werden auf ihnen noch mehr Tanks zur Aufnahme von Treiböl, Schmier-„öl und Kühlwasser eingerichtet werden. . . .“

Für die Fahrt nach der englischen Westküste waren im April nur 8 von den Dieselbooten der Flotte als befähigt einzuschätzen. Die Zahl der gegen die westliche Zufuhr Englands anzusetzenden Boote war somit im Vergleich zu Anfang Februar stark zusammengeschmolzen. Die Petrolboote, die durch die Dover-Straße noch in den Kanal gehen konnten, kamen für die weite Strecke um Schottland nicht in Betracht. „U 29" und „U 37" waren verlorengegangen, „U 21" war nach den Dardanellen unterwegs[1]), und die in dieser Zeit neu zur Front tretenden Boote „U 36", „U 38", „U 39", „U 41" bedurften wie alle Boote der Konstruktionsgruppe U 31/41 wegen ihrer empfindlichen Maschinen besonders vorsichtiger Erprobung, bevor die anstrengende Leistung der langen Fahrt nach Westen von ihnen verlangt wurde. So kam es, daß „U 35", das am 29. 4. nach der Irischen See auslief, bereits in der Nordsee wegen einer Maschinenstörung kehrtmachen mußte. Da ferner auch „U 22", gerade vor dem Nord-Kanal angelangt, durch einen Betriebsversager an der Vollendung seines Auftrags gehindert wurde, ergab sich, daß von drei in der Zeit vom 1. bis 29. April begonnenen Unternehmungen nach der Westseite von England nur eine, die von „U 30", ihr Ziel erreichte, während in der Nordsee und an der englischen Ostküste sechs Unternehmungen von 2 Petrolbooten und den genannten neuesten Dieselbooten zur Durchführung gelangten.

Die Bewaffnung aller U-Boote der Flotte mit Geschütz, der Boote von „U 19" ab mit 8,8 cm-, der Petrolboote mit 3,7 cm- bzw. 5 cm-Geschütz, war jetzt bis auf „U 23" durchgeführt.

„U 22", Kaptlt. Hoppe, 15.—22. 4.

15. aus der Ems ausgelaufen nach dem Nord-Kanal der Irischen See.

17. an Fair Insel vorbei.

18. durch die Minch zwischen Hebriden und Schottland.

19. Vor dem Nord-Kanal erleidet das Boot bei einem Tauchmanöver infolge technischer Störung an der Taucheinrichtung 50° Vorlastigkeit, Batterie läuft über und wird schadhaft. Rückmarsch, da das Boot nur noch beschränkt tauchfähig.

21. abends in der Nordsee in Höhe von Schottland in Nähe eines Dampfers gekommen, der auffällige Kursänderungen macht und das U-Boot in Kollisionsgefahr bringt. Flagge und Abzeichen sind bei einsetzender Dunkelheit nicht zu erkennen. Der U-Bootskommandant, überzeugt, einen feindlichen Dampfer vor sich zu haben, der versucht hat, zu

[1]) Vgl. S. 10 und Abschnitt 12.

rammen, läßt Feuer eröffnen und schießt einen ↑-Torpedoschuß, der jedoch fehlgeht. Nachdem Dampfer gestoppt hat und Besatzung ausgestiegen ist, wird er durch Torpedofangschuß versenkt.

Wie sich später herausstellte, ist es der schwedische Dampfer „Ruth", 867 T, gewesen. In längeren diplomatischen Auseinandersetzungen über den Vorfall wurde von der Gegenseite erklärt, daß kein Rammversuch beabsichtigt gewesen wäre. Auf Grund der bestimmten, die seemännischen und militärischen Einzelheiten erklärenden Berichte des Kommandanten von „U 22" und der Zeugen von der Brücke des U-Boots konnten jedoch die Forderungen, die von der schwedischen Regierung geltend gemacht wurden, nicht anerkannt werden.

22. südlich Dogger-Bank englischen Fischdampfer „Saint Lawrence", 196 T, angehalten und durch Sprengpatrone versenkt.

23. Emden.

„U 30", Kaptlt. v. Rosenberg, 25. 4—9. 5.

25. 4. von der Ems ausgelaufen nach Südeingang zur Irischen See und Westausgang des Englischen Kanals. Nach dem Auslaufen kommt noch der Funkbefehl des F. d. U., im Englischen Kanal vor Dartmouth Stellung zu nehmen, da von dort das Abgehen größerer Truppentransporte erwartet wurde.

27. Fair Insel Durchfahrt.

28. englischen Dampfer „Mobile", 1950 T, angehalten, mit Sprengpatronen und Granaten versenkt. Abends bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Abzeichen.

29. westlich Irland englischen Dampfer „Cherbury", 3220 T, durch Warnungsschuß angehalten, mit Sprengpatronen und Granaten versenkt.

30. englischer Dampfer „Fulgent", 2008 T, beachtet Warnungsschuß nicht, stoppt erst nach Brückentreffer; nach dem Verlassen durch Torpedofangschuß versenkt. Der gleiche Vorgang danach beim Anhalten des russischen Dampfers „Svorono", 3102 T; mit Granaten versenkt.

1. 5. am Südeingang der Irischen See Dampfer ohne Flagge durch ↓-Torpedoschuß ohne Warnung versenkt; englischer Dampfer „Edale", 3110 T. Danach französischen Dampfer „Europe", 2148 T, durch Warnungsschuß angehalten, mit Granaten versenkt.

Während eines kurzen Feuergefechts mit einem angreifenden Bewachungsdampfer kommt dann großer Dampfer in Sicht. Über Wasser anhalten ist nicht möglich wegen der Nähe des bewaffneten Bewachers; zu-

dem wird der große Dampfer konvoiartig von 2 kleineren begleitet, auf denen ebenfalls Bewaffnung anzunehmen ist. „U 30" taucht und greift ↓ ohne Warnung an. Torpedotreffer. Erst im Augenblick des Schusses ist durch das Sehrohr die amerikanische Flagge erkannt worden. Amerikanischer Tankdampfer „Gulflight", 5189 T, nicht gesunken, sondern noch in Hafen gebracht.

2. südlich der Scilly Inseln ↓-Torpedofehlschuß auf Tankdampfer ohne Flagge.

3. englischen Dampfer „Minterne", 3018 T, durch ↓-Torpedoschuß ohne Warnung versenkt. Anhalten vom U-Boot ↑ nicht möglich wegen Nähe feindlicher Bewachung.

Am 3. 5. macht der Brennstoffverbrauch den Antritt des Rückmarschs notwendig, da „U 30" noch nicht erhöhten Ölvorrat durch Umbau von Tauchtanks besitzt. Auch das Vordringen bis Dartmouth ist daher nicht möglich.

3.—9. Rückmarsch, nicht um die Orkneys, da bei Fair Insel Nebel, sondern um die Shetlands.

9. Wilhelmshaven.

„U 35", Kaptlt. Kophamel, 29. 4.—2. 5.

29. 4. von Helgoland ausgelaufen mit dem Ziel: Bristol-Kanal.

30. in der Nordsee in Höhe von Schottland norwegischen Dampfer „Laila", 748 T, angehalten und wegen Konterbande, Holz nach England, nach dem Verlassen durch Torpedofangschuß versenkt[1]). Besatzung an einen dänischen Dampfer abgegeben.

30. abends wegen Maschinenhavarie Rückmarsch. 2. 5. Helgoland.

In der Nordsee und an der englischen Ostküste.

„U 6", Oblt. z. S. Lepsius, 7.—20. 4.

7. 4. von Helgoland ausgelaufen nach der englischen Ostküste zwischen Aberdeen und den Orkneys.

11. abends in der Dunkelheit bei Aberdeen 2 ↑-Torpedofehlschüsse auf Dampfer unbekannter Nationalität.

12. in Nähe der Küste unter Wasser, um Schiffsverkehr zu beobachten. Dicht unter Land nur kleine Dampfer, Fischdampfer in großer Zahl, keine

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Angriffsgelegenheit. 2 englische Kleine Kreuzer und Zerstörerflottille in Sicht, nicht zum Schuß herangekommen.

13. Kommandant gibt die Absicht, ungesehen zu bleiben, auf, da beim Beobachten durch das Sehrohr Angriffsziele im allgemeinen zu spät gesichtet werden. Daher aufgetaucht und über Wasser in der Wartestellung geblieben, mit dem Nachteil, von der Küstenbewachung gemeldet zu werden. Binnen kurzem treten daher auch die den U-Booten bekannten Gruppen suchender, zum Teil mit Schleppgeräten versehener Fischdampfer auf.

13. nachmittags norwegischen Segler angehalten, entlassen.

Kommandant bemerkt im Tagebuch:

„An der schottischen Ostküste ist bis zu einem Abstand von 30 bis „40 sm von Land eine Unzahl von Fischdampfern, die ihrer Beschäftigung „nachgehen, aber zweifellos die Anwesenheit der U-Boote melden. Es ist „daher nicht möglich, am Tage über Wasser an die Küste heranzukommen. „Ich halte die plötzliche Vernichtung einer großen Zahl dieser Fischdampfer „durch U-Boote mit 8,8 cm-Geschützen (die 3,7 cm- und 5 cm-Geschütze „reichen nicht aus) für möglich und für erwünscht, um auf diese Weise so„wohl die Ausdehnung der Bewachung als auch die Lebensmittelzufuhr der „Bevölkerung zu unterbinden."

14. morgens bei Dunkelheit Dampfer unbekannter Nationalität von etwa 3000 T durch †-Torpedoschuß versenkt. Name des Schiffes nicht zu ermitteln. 14. abends, wieder in Dunkelheit, in gleicher Weise unbekannten Dampfer ohne erkennbare Abzeichen von schätzungsweise 2000 T durch †-Torpedoschuß versenkt.

18. englischen Fischdampfer „Glencarse", 188 T, angehalten, mit Prisenkommando besetzt; mit der Prise im Gefolge Rückmarsch angetreten.

20. Prisendampfer in List abgegeben. 21. Helgoland.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 17.—23. 4. und 25. 4.—4. 5.

„U 38": 15. 12. 14 in Dienst gestellt; 24. 3. 15 zur Front getreten.

17. 4. von Helgoland ausgelaufen zum Handelskrieg in der Nordsee auf dem Schiffahrtsweg vom Skagerrak nach England.

18. auf dem Marsch in Höhe Horns Riff norwegischen Dampfer „Brilliant", 1441 T, mit Holz und Lebensmitteln nach England, als Prise aufgebracht[1]). 19. Prise in List abgegeben und wieder ausgelaufen.

[1]) Prisengerichtsurteil: Einziehung gerechtfertigt.

21. ↓-Torpedofehlschuß auf Segler ohne Flagge. Nach dem Schuß, den der Segler beobachtet hat, setzt dieser sogleich norwegische Flagge. Danach ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge.

22. in der Mitte der Nordsee in Höhe des Firth of Forth die norwegischen Segler „Oscar", 766 T, und „Eva", 312 T, angehalten, beide mit Holz nach England; ersteren durch Granaten, letzteren durch Inbrandstecken vernichtet[1]). Ein dänischer Dampfer erhält Auftrag, die Besatzungen der Segler aufzunehmen. Dann dänischen Dampfer „Nidaros", 1024 T, mit Lebensmitteln nach England, als Prise aufgebracht[2]).

23. mit Prise in List eingelaufen.

25. in See gegangen nach demselben Gebiet der Nordsee. Eine telegraphische Anfrage des F. d. U., ob „U 38" zum Entsenden nach der Westküste verwendungsbereit, ist dahin beantwortet worden, daß Zustand der Maschinen nur noch eine kürzere Nordsee-Unternehmung zulasse.

27. schwedischen Dampfer „Torwald", 1085 T, angehalten, Ladung nach den Papieren verdächtig, Schiff als Prise aufgebracht[3]).

29. Prise in Nähe Lister Tief an Torpedoboot abgegeben.

30. ↓-Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer ohne Abzeichen; abends bei Dunkelheit Dampfer unbekannter Nationalität durch ↑-Torpedoschuß versenkt; unmittelbar danach ↑-Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer ohne Kennzeichen.

2. 5. drei feindliche Zerstörer gesichtet, sonst in der ganzen Zeit keine Gegenwirkung.

4. Helgoland eingelaufen.

Abschließend berichtet der Kommandant:

„Im ganzen wurde starker Verkehr von Norwegen und aus dem „Skagerrak nach der englischen Ostküste angetroffen. Infolge der starken „Dünung beschränkte sich das Boot im allgemeinen darauf, die Dampfer „anzuhalten. Hierbei wurde niemals Flaggenmißbrauch festgestellt. Alle „Dampfer machten ungefährlichen Eindruck, so daß ein Heranfahren über „Wasser unbedenklich schien. Abschießen durch Torpedoschuß ist schwierig, „da nur kleine Dampfer beobachtet wurden."

---

[1]) Prisengerichtsurteil: Zerstörung „Oscar" und „Eva" gerechtfertigt.
[2]) „Nidaros" wurde freigelassen, da Ladung nicht Konterbande.
[3]) „Torwald" gleichfalls freigelassen, da Ladung nicht Konterbande.

„U 10", Kaptlt. Stuhr, 24. 4.—1. 5.

24. 4. von Helgoland nach dem nördlichen Teil der englischen Ostküste.

25. abends auf dem Nordseemarsch ↑-Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer. 26. morgens vor Tageslicht nochmals 2 ↑-Torpedofehlschüsse auf Dampfer ohne Kennzeichen.

27. Ein Handelsdampfer ohne Flagge, der harmlos erscheint, eröffnet Feuer auf „U 10". Da es aussichtslos ist, mit dem 3,7 cm-Geschütz das Gefecht anzunehmen, wird ausgewichen.

Die Verhältnisse an der englischen Küste liegen anders als auf dem Dampferweg in der freien Nordsee.

26.—28. in Nähe der Küste vor dem Firth of Forth.

28. englischen Fischdampfer „Lilydale", 129 T, durch Warnungsschuß angehalten, mit Sprengpatrone versenkt.

Sonst in den Tagen nur wenige Handelsschiffe gesichtet, keine Angriffsmöglichkeiten.

28. Rückmarsch wegen Maschinenstörung. 1. 5. Helgoland.

Es folgen 3 Nordseeunternehmungen, die nach gemeinsamem Befehl einheitlich angelegt sind, und zu gleicher Zeit in das gleiche Gebiet führen. Da außerdem die entsandten Boote „U 39", „U 41" und „U 36" als Typ in der Bewaffnung und in der Bereitschaft übereinstimmen, geben diese Unternehmungen ein anschauliches Bild, wie die Durchführung und das Ergebnis von der Persönlichkeit des einzelnen U-Bootskommandanten bestimmt wird und wie die Kommandanten bei dem Spielraum, der ihnen durch die Befehle gelassen ist, ihr Verhalten gegen die neutralen Flaggen und Abzeichen verschiedenartig einrichten.

Der Befehl des F. d. U.:

„Die 3 Boote sollen durch eine leichte Fernunternehmung Gelegen-
„heit erhalten, die Boote eingehend zu erproben und die Besatzung ein-
„zufahren. Zu besetzen sind die Linien von Skagen und Lindesnes nach
„Farn Insel, May Insel und Peterhead. Zu erwarten und anzugreifen
„sind feindliche Kreuzer und Hilfskreuzer sowie Handelsschiffe mit den
„üblichen Einschränkungen."

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 29. 4.—12. 5.

„U 39": 13. 1. 15 in Dienst gestellt; 11. 4. 15 zur Front.

29. 4. von Helgoland ausgelaufen.

Die Fahrt von „U 39" sollte gleichzeitig zu einem Reichweitenversuch

zwischen der Funkstation des U-Boots und der des Kreuzers „Arkona" auf der Ems dienen.

30. abends bei Dunkelheit 3 ↑-Torpedofehlschüsse gegen unbekannte Dampfer auf dem von Skagen kommenden Dampferkurs.

1. 5. auf Linie Skagen—May Insel norwegischen Dampfer „Balduin", 1059 T, angehalten, wegen Konterbande — Holz nach England — mit Granaten versenkt, aus gleichem Anlaß schwedischen Schoner „Elsa", 120 T, durch Inbrandstecken zerstört[1]).

Wechselseitiger Funkverkehr mit „Arkona" auf 260 sm.

Vom 1.—6. 5. hält sich „U 39" nahe der schottischen Küste in Höhe Aberdeen.

2. 5. englische Fischdampfer „Sunray, 167 T, und „St. Louis Nr. 1", 211 T, mit Geschütz angehalten, durch Granaten versenkt. Danach Dampfer ohne jede Nationalitätsbezeichnung, der das Signal des U-Boots zum Anhalten nicht beachtet, längere Zeit verfolgt und durch Warnungsschüsse zum Stoppen gebracht. Norwegischer Dampfer „Sterling". Genaue Untersuchung des verdächtig erscheinenden Schiffes wegen schwerer See und einbrechender Dunkelheit nicht möglich. Daher Schiff entlassen.

3. englischen Fischdampfer „Scottish Queen", 125 T, mit Geschütz angehalten und versenkt. Wechselseitiger Funkverkehr mit „Arkona" auf 330 sm.

4. schwedische Bark „Elsa", 338 T, angehalten, Grubenholz nach England, durch Inbrandstecken vernichtet[2]).

5. englischen Fischdampfer „Sceptre", 166 T, mit Geschütz angehalten und versenkt. Einigen anderen Fischdampfern, die verdächtig in einer Gruppe fahren, unter Wasser ausgewichen, „da die Erfahrung gemacht worden ist, daß diese Fahrzeuge häufig bis zu 14 kn laufen und bewaffnet sind".

6. bei unsichtigem Wetter kleiner Dampfer auf nähere Entfernung gesichtet, der auf Signal und Warnungsschuß nicht stoppt, sondern abdreht und zu entkommen sucht. Schiff wird verfolgt, beschossen, stoppt erst nach längerem Feuer. Englischer Dampfer „Truro", 836 T, nach Verlassen durch Torpedofangschuß versenkt.

6. abends Funkbefehl des F. d. U., Reichweitenversuch mit „Arkona" bis in Höhe von Kirkwall (Orkney-Inseln) fortzusetzen.

---

[1]) Prisengerichtsurteil: Vernichtung „Balduin" und „Elsa" gerechtfertigt.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

7. bei Peterhead englischen Fischdampfer „Benington", 131 T, mit Geschütz angehalten und versenkt. Wechselseitiger Funkverkehr mit Kreuzer „Arkona" auf 345 sm, eine für U-Boote damals hervorragende Leistung, die das besondere Verdienst des Ober-FT.-Gast Repke von „U 39" war.

8. einen Fischdampfer, dem gegenüber der erfahrene U-Bootskommandant gefühlsmäßig Vorsicht für angezeigt hält, auf 4000 m Entfernung durch Warnungsschuß veranlaßt, Farbe zu bekennen. Der Fischdampfer eröffnet sofort Feuer auf das U-Boot. „U 39" taucht, da das etwaige Niederkämpfen des Bewachers ohne militärischen Wert ist und gleichzeitig starke Gegenwirkung durch einen Schwarm weiterer Bewachungsfahrzeuge einsetzt. Das Vernichten des Fischdampfers „Benington" in nächster Nähe der Küste und häufige mit größter Energie gegebene Funksprüche haben offensichtlich die ganze Küstenbewachung alarmiert.

Letzter wechselseitiger Funkverkehr mit „Arkona" auf 360 sm, aber nicht mehr sichere Zeichen. Deshalb und weil bei den Orkneys kein Handelsverkehr, wieder südwärts auf die Linie May Insel—Skagerrak zurückgegangen.

9. etwa in Höhe Firth of Forth 8 englische Linienschiffe der „King Edward"-Klasse in Begleitung zweier Kleiner Kreuzer, doch ohne Zerstörersicherung in Sicht. Während ihrer Zickzack-Kurse gelangt eine Division der Linienschiffe in Angriffsnähe des anlaufenden U-Boots, wendet aber ab, unmittelbar bevor „U 39" in günstige Schußstellung gelangt. Daher Torpedofehlschuß auf etwa 1000 m Entfernung. Danach keine weitere Angriffsmöglichkeit, da die Schiffe in Richtung Firth of Forth verschwinden.

10. dänischen Dampfer „Olga", 798 T, mit Lebensmitteln nach England, als Prise aufgebracht[1]). Mit dem Dampfer Rückmarsch nach List.

11. unterwegs 4 Zerstörer, die aus der Deutschen Bucht kommen und einen großen Dampfer, anscheinend Minenleger, begleiten, passiert. Angriff nicht möglich. Prisendampfer wird von den Engländern nicht beachtet. Prise in List abgegeben.

12. Helgoland.

Kommandant berichtet:

„Auf der Linie Hanstholm—May Insel lebhafter neutraler Dampfer-
„verkehr. Durchschnittsgröße 800—1500 T; Torpedoschuß auf die kurzen,
„flachgehenden Schiffe wenig aussichtsreich, besonders nachts. Daher zweck-
„mäßige Art des Vorgehens: Anhalten mit Artillerie und Prüfen der
„Papiere durch ausgesetztes Schiffsboot."

[1]) Dampfer ist freigelassen worden, da Ladung nicht Konterbande.

„An der englischen Ostküste in einem Abstande bis zu 60 sm Fisch-„dampfer im Vorpostendienst.

„Ohne Geschütz ist das Führen des Handelskrieges ein Unding."

„U 41", Kaptlt. Hansen, 29. 4.—4. 5.

„U 41": 1. 2. 15 in Dienst gestellt; 18. 4. 15 zur Front.

29. 4. vor Helgoland. 30. 4. in Höhe von Lindesnes. Danach zur schottischen Küste hinüber.

1. 5. abends bei Dunkelheit in Mitte der Nordsee unbekannten Dampfer durch †-Torpedoschuß versenkt. Wie sich erst später herausgestellt hat: norwegischer Dampfer „America", 3706 T.

2. englischen Fischdampfer „St. George", 215 T, mit Granaten versenkt, nachdem er auf Signal nicht gestoppt, vielmehr angriffsmäßig auf das U-Boot zugedreht hat. Englische Besatzung als Kriegsgefangene auf das U-Boot genommen. Ein anderer Fischdampfer aus einer Gruppe von 6 eröffnet dann Feuer auf „U 41", welches taucht, um unnötigen Munitionsverbrauch zu vermeiden. Am gleichen Tage englischen Fischdampfer „Cruiser", 146 T, mit Granaten versenkt. Auch dieser hat trotz Flaggensignals und mehrerer Warnungsschüsse des U-Boots zunächst versucht, sich dem Anhalten zu entziehen, und hat erst nach dem Einschlagen einer Granate gestoppt.

Menschenverluste, die auf dem Fischdampfer „Cruiser" und manchem englischen Handelsschiff auf diese Weise entstanden, sind der Hartnäckigkeit ihrer Kapitäne zuzuschreiben.

2. nachmittags aus einer größeren Zahl von englischen Fischdampfern einen, den Dampfer „Martaban", 148 T, mit Granaten versenkt, nachdem er durch Signal angehalten und verlassen worden ist. Bei der Verfolgung eines anderen wird „U 41" wieder beschossen und zum Tauchen genötigt.

2. abends Rückmarsch beschlossen, um Gefangene abzugeben und Munition zu ergänzen. Auf dem Wege noch englischen Fischdampfer „Mercury", 222 T, ohne Widerstand versenkt.

3. norwegischen Segler „Oscar", 107 T, angehalten, Grubenholz nach England, in Brand gesteckt und mit Granaten versenkt[1]). Dann schwedischen Dampfer „Roxane", 355 T, mit gleicher Ladung und Bestimmung, aufgebracht.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Während des gemeinsamen Marsches von U-Boot und schwedischer Prise nach List kommen am 3. ein englischer Kreuzer und eine Zerstörerflottille in Sicht. Keine Angriffsgelegenheit für das getauchte U-Boot. Nach dem Auftauchen jedoch ist „Roxane" verschwunden und schien samt dem Prisenkommando des U-Boots in englische Hände gefallen zu sein.

Am 4. langt „U 41" in Helgoland an und erhält am 5. die Meldung aus List, daß der Schwede dort eingetroffen ist. Er war tatsächlich am 3. von einem der englischen Zerstörer untersucht, das deutsche Prisenkommando aber nicht entdeckt worden. Dessen Führer, Leutnant zur See Schmitt, ist es dann in der folgenden Nacht gelungen, den Dampfer in geschickter Weise aus dem Bereich der feindlichen Streitkräfte herauszubringen und List zu erreichen[1]).

Ergebnis: Kein englisches oder dafür zu haltendes Handelsschiff in der Nordsee angetroffen. 6 Handelsschiffe mit neutraler Flagge, schwedischer und norwegischer, wurden angehalten und untersucht. Sie hatten die neutrale Flagge zu Recht geführt.

„U 36", Kaptlt. Graeff, 29. 4.—12. 5.

„U 36": 14. 11. 14 in Dienst gestellt; 22. 3. 15 zur Front.

29. 4. von Helgoland.

30. Marsch nach dem Skagerrak, Dampfer mit schwedischen Abzeichen angehalten, untersucht, in Ordnung befunden.

30. 4. und 1. 5. Vorstoß in das Skagerrak zum Suchen feindlicher Kriegsschiffe; ohne Ergebnis. Dann Marsch nach Mitte der Nordsee.

2. 5. Drei Torpedofehlschüsse auf Dampfer, die zwar neutrale Abzeichen trugen, aber dem Kommandanten verdächtig erschienen.

3. und 4. ein englischer Kreuzer und 2 Zerstörer mit wechselnden Kursen mehrfach in Sicht. Das Erscheinen dieser Streitkräfte veranlaßt den Kommandanten von „U 36", den Angriff auf sie voranzustellen, wie es auch der Befehl des F. d. U. tut, und Handelsschiffe vorüberzulassen, um nicht gesehen und gemeldet zu werden.

6. und 8. einige Dampfer mit neutralen Flaggen und Abzeichen — insgesamt im Laufe der Unternehmung: 10 — angehalten, untersucht, in Ordnung befunden und entlassen. Am 8. abends ↓-Angriff ohne Warnung auf Dampfer mit dänischen Abzeichen an der Bordwand, den Kaptlt. Graeff wegen Fehlens anderer Abzeichen für feindlich hält und

[1]) Urteil des Prisengerichts: Einziehung „Roxane" gerechtfertigt.

durch Torpedoschuß zum Sinken bringt. Es war der dänische Dampfer „Lilian Drost", 1961 T[1]).

9. zwei ↓-Torpedofehlschüsse auf Dampfer mit unvollständigem Kennzeichen.

10. schwedischen Dampfer „Björn", 1241 T, und holländischen Dampfer „Niobe", 654 T, wegen verdächtiger Ladungen als Prisen aufgebracht[2]).

12. nach Abgabe der Prisen in List Helgoland eingelaufen.

Im Zusammenhange mit den zuletzt dargestellten Ereignissen des U-Bootskrieges, bei welchen die U-Boote kaum mit der feindlichen, sondern fast ausschließlich mit der neutralen Handelsschiffahrt in Berührung kamen, ist ein Vorfall zu erwähnen aus dem Gang der Befehlserteilung an die U-Boote der Flotte, der sich gerade auf das Verhalten gegen die Neutralen bezog.

Am 18. 4. 15 erging nach Kaiserlicher Willensmeinung als militärischer Abschluß der politischen Erörterungen im Hauptquartier über die Versenkung des holländischen Dampfers „Katwijk" durch ein Boot der U-Flottille Flandern ein zur Vorsicht mahnender Befehl vom Chef des Admiralstabs an die Hochseeflotte und das Marinekorps:

„Aus politischen Gründen ist es notwendig, in der nächsten Zeit beim „U-Bootskrieg Neutrale möglichst zu schonen. Namentlich ist den holländischen Schiffen gegenüber Vorsicht geboten, da holländische Volksstimmung „durch die Versenkung der »Katwijk« sehr gereizt ist. Bitte, die U-Boote „entsprechend anzuweisen."

Hierzu machte der Führer der U-Boote, Fregattenkapitän Bauer, in seinem Kriegstagebuch vom 19. 4. folgende Ausführungen:

„Auf den von den U-Booten der Flotte besetzten Stationen ist das „Antreffen von Holländern sehr unwahrscheinlich. An der Westküste Eng„lands wurden, wie die bisherigen Erfahrungen lehren, fast ausschließlich „englische Schiffe angetroffen; zum Unterscheiden der wichtigeren neutralen „Schiffe ist je ein Handelsschiffsoffizier eingeschifft.

„An der Ostküste herrscht zwar die neutrale Flagge vor, doch ist vor „einiger Zeit vom Admiralstab mitgeteilt, daß die neutrale Flagge miß-

[1]) Für die irrtümliche Versenkung hat die deutsche Regierung Schadenersatz geleistet.

[2]) Urteile des Prisengerichts: „Björn", Schiff und Teil der Ladung sind einzuziehen; „Niobe" ist freizugeben.

„braucht wird, daß es tatsächlich vorwiegend englische Schiffe sind, die an „der Ostküste verkehren.

„Allgemein werden nach den bestehenden Anordnungen sowieso „nur solche Schiffe mit neutraler Flagge abgeschossen, die nach Lage der „Dinge mit Wahrscheinlichkeit als Angehörige feindlicher Staaten zu be„trachten sind.

„Eine neue Instruktion, die die schon bisher außerordentlich ver„wickelte Situation noch weiter komplizieren würde und in Anbetracht der „vorstehend geschilderten Verhältnisse entbehrlich erscheint, wird deshalb „nicht erlassen."

Der Kaiserliche Befehl vom 18. 4. gelangte somit nicht an die U-Boote der Flotte. Infolgedessen hatten dort die U-Bootskommandanten für das Verhalten gegenüber neutralen Abzeichen der im Kriegsgebiet angetroffenen Handelsschiffe nach wie vor nur die eine Anweisung in Händen, die auf Veranlassung des Kommandos der Hochseestreitkräfte durch den F. d. U. am 11. 2. 15 ausgegeben war, daß sich die Angriffe der Boote in erster Linie außer auf Schiffe, die als Engländer ohne weiteres kenntlich waren, gegen Schiffe richten sollten, welche zwar eine neutrale Flagge, aber keine neutralen Abzeichen an der Bordwand führten, „also mit großer Wahrscheinlichkeit als Engländer zu betrachten wären". In zweiter Linie sollten auch Schiffe mit neutralen Abzeichen an der Bordwand vernichtet werden, „da keine Sicherheit bestände, daß England nicht auch diese Abzeichen nachahme".

Die Absicht, einen für nachteilig gehaltenen Befehl zu unterdrücken, hat dem Führer der U-Boote vollkommen ferngelegen. Ihn beeinflußte vielmehr die Vorstellung von dem unentwegten Flaggenmißbrauch der englischen Handelsschiffe, ein Gedanke, der genährt wurde durch Nachrichten, welche aus verschiedenen Quellen immer noch zum Admiralstab drangen und von dort zur Flotte. Ferner aber offenbarte sich in diesem Vorgange, daß das gegenseitige Verstehen und der Zusammenhang zwischen der ersten U-Bootsfrontstelle und der militärpolitischen Leitung des U-Bootskrieges nicht in der erforderlichen Vollkommenheit bestanden haben.

7. Die Versenkung des englischen Passagierdampfers „Lusitania“ durch „U 20“ am 7. Mai 1915. — Die ersten politischen und militärischen Folgen.

Am 30. April verließ „U 20“, Kapitänleutnant Schwieger, die Ems mit folgendem am 25. 4. vom F. d. U. für „U 20“ und „U 27“ ausgegebenen Befehl, der zugleich, wie erwähnt, an demselben Tage durch Funkspruch an das bereits ausgelaufene „U 30“ übermittelt worden war:

„Große englische Truppentransporte zu erwarten, ausgehend von Liverpool, Bristol-Kanal, Dartmouth. Zur kräftigen Schädigung der Transporte sollen baldmöglichst »U 20« und »U 27« entsandt werden. Stationen auf schnellstem Wege um Schottland aufsuchen, innehalten, solange Vorräte gestatten. »U 30« hat Befehl, nach Dartmouth zu gehen. Boote sollen angreifen: Transporter, Handelsschiffe, Kriegsschiffe.“

„U 20“ war darauf von der III. U-Halbflottille die Liverpool-Bucht als Warteſtellung zugewiesen worden.

Am 2. 5. geht „U 20“ durch die Fair Insel Enge. Dort stärkere Bewachung als früher, so daß 50 sm Marsch unter Wasser notwendig werden.

3. nordwestlich von Irland ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer, der trotz dänischer Flagge von dem beratenden Handelsschiffsoffizier für Engländer gehalten wird.

5.—7. an der irischen Südküste auf dem Dampferwege, der zur Irischen See führt. Wiederholt dicker Nebel, strichweise aufklarend, schwacher Wind, mäßige Dünung.

5. englischen Segler „Earl of Lathom“, 132 T, angehalten und mit Granaten versenkt. Danach ↑-Torpedofehlschuß auf Dampfer mit norwegischen Abzeichen, der plötzlich aus dem Nebel herauskommt und verdächtig erscheint.

6. Dampfer ohne Flagge anzuhalten gesucht, Verfolgung aufgenommen, als dieser abdreht. Dampfer stoppt erst nach mehreren Granattreffern und setzt Boote aus, die von einem Fischdampfer aufgenommen werden. Englischer Dampfer „Candidate“, 5858 T, durch Torpedofangschuß versenkt. Am gleichen Tage englischer Dampfer „Centurion“, 5945 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Durch einen 2. als Fangschuß geschossenen Torpedo ist Sinken sichergestellt worden.

Kommandant faßt jetzt den Entschluß, nicht bis vor Liverpool zu gehen, da bei dem anhaltenden Nebel die beabsichtigte Tätigkeit in der Irischen See bei der größeren Enge und zu erwartenden Bewachung nicht erfolgversprechend erscheint und da der Treibölvorrat nur noch dazu reicht, an der Stelle, die „U 20" innehat, an der Südküste Irlands, kurze Zeit Handelskrieg zu führen.

7. Mai um 6 Uhr morgens aufgetaucht, nachdem die Nacht 6./7. wegen dicken Nebels auf 24 m Tiefe verbracht worden ist. Immer noch herrscht starker Nebel, schwacher Nordwind, ab und zu wird es sichtiger. Sonnenschein. 10 Uhr Vm. beschließt der Kommandant, da der Nebel nicht nachläßt, den Rückmarsch anzutreten, um bei günstigem Wetter noch von außen in den Nord-Kanal der Irischen See vorzustoßen. $^3/_5$ des Treibölvorrats und 3 Torpedos sind noch vorhanden. Um 11 Uhr klart es auf, und „U 20" wird durch einen Bewacher veranlaßt, zu tauchen. Während des Ablaufens unter Wasser werden gegen Mittag starke Schraubengeräusche gehört, die über das Boot hinweggehen. Bei der Umschau durch das Sehrohr zeigt sich, daß es ein englischer Kreuzer gewesen ist, der in Richtung Queenstown verschwindet.

1.45 Uhr Nm. wird bei großer Sichtigkeit und schönem Wetter aufgetaucht, um den Rückmarsch fortzusetzen. Kurz danach, 2.20 Uhr, werden in westlicher Richtung 4 Schornsteine und Masten eines Dampfers gesichtet, dessen Kurs von etwa Süd-Süd-West die irische Südküste ansteuert. Das Schiff wird als ein großer Passagierdampfer ausgemacht. 2.25 Uhr geht „U 20" unter Wasser und mit hoher Fahrt auf einen Kurs, der sich dem des Dampfers annähert, in der Erwartung, daß dieser längs der irischen Küste nach Osten, also nach Steuerbord, Kurs ändern wird. Das Erwartete trifft ein, 2.35 Uhr dreht der Dampfer nach Steuerbord und nimmt Kurs in Richtung auf Queenstown. So wird für das U-Boot ein Herankommen zum Schuß ermöglicht. Um 3 Uhr hat „U 20" eine vorliche Stellung erreicht; 3.10 Uhr fällt der Schuß.

Im Kriegstagebuch von „U 20" hat Kapitänleutnant Schwieger aufgezeichnet:

„3.10 Uhr Nm. Bugschuß auf 700 m, Schneidungswinkel 90°, geschätzte „Fahrt 22 sm. Schuß trifft Steuerbordseite dicht hinter der Brücke.

„Es erfolgt eine außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr „starken Sprengwolke, weit über den vorderen Schornstein hinaus. Es „muß zur Explosion des Torpedos noch eine zweite hinzugekommen sein. „(Kessel oder Kohle oder Pulver?) Die Aufbauten über dem Treffpunkt „und die Brücke werden auseinandergerissen, es entsteht Feuer, der Qualm

„hüllt die hohe Brücke ein. Das Schiff stoppt sofort und bekommt sehr „schnell große Schlagseite nach Steuerbord, gleichzeitig vorn tiefer tauchend. „Es hat den Anschein, als wollte es in kurzer Zeit kentern. Auf dem „Schiff entsteht große Verwirrung; die Boote werden klargemacht und zum „Teil zu Wasser gelassen. Hierbei muß vielfach Kopflosigkeit geherrscht „haben; manche Boote, voll besetzt, rauschen von oben, kommen mit dem „Bug oder mit dem Heck zuerst ins Wasser und schlagen sofort voll. An „der Backbordseite kommen wegen der Schräglage weniger Boote klar als „auf der Steuerbordseite. Das Schiff bläst ab; vorn wird der Name „»Lusitania« in goldenen Buchstaben sichtbar. Die Schornsteine „waren schwarz gemalt, Heckflagge nicht gesetzt. Es lief 20 sm.

„Da es den Anschein hat, als wenn der Dampfer sich nur noch kurze „Zeit über Wasser halten kann, auf 24 m gegangen und nach See zu „gelaufen. Auch hätte ich einen zweiten Torpedo in das Gedränge von „sich rettenden Menschen nicht schießen können."

Als um 4.15 Uhr mit dem Sehrohr Rundblick genommen wird, sind in der Ferne nur noch Rettungsboote zu sehen.

Bald danach ↓-Angriff auf einen anderen Dampfer ohne Flagge. Torpedofehlschuß. Vermutlich englischer Dampfer „Narraganſett", 9196 T. An diesem Nachmittag entwickelt sich noch an der Südküste von Irland ein lebhafter Schiffsverkehr. „Ringsherum sind zeitweilig 6 Rauchwolken sichtbar, die zum Teil von sehr großen Dampfern herrühren", so daß der Kommandant noch vermerkt: „Das Gebiet südlich Irland in 30—50 sm Abstand von der Küste wird stets eins der besten Gebiete für den Handelskrieg sein. . . . Eine Begleitung durch Zerstörer auf See wird kaum stattfinden, und die Gegenwirkung wird immer leichter zu ertragen oder zu vermeiden sein als in der Nähe von Häfen und Feuerschiffen." Eine Angriffsgelegenheit bietet sich nicht mehr. Der Rückmarsch wird fortgesetzt. Der letzte Torpedo wird für die Rückfahrt aufbewahrt.

Bis zum Einlaufen in Wilhelmshaven am 13. 5. keine Ereignisse.

Von den 702 Personen der Besatzung der „Lusitania" — 30 396 T — sind 413, von den 1257 Passagieren 785 mit dem Schiff untergegangen; zusammen verloren 1198 Menschen ihr Leben. Die Versenkung der „Lusitania" war und ist daher von allen Eindrücken, die der U-Bootskrieg hinterlassen hat, der tiefste. Eine Unzahl von Berichten in der Presse aller Länder, voran der angelsächsischen, sind über dieses Kriegsereignis in die Welt hinausgegangen, Stöße von Büchern sind entstanden, angeregt durch das menschliche Mitgefühl, das auf deutscher Seite nicht weniger emp-

funden wurde als auf der anderen, aber auch voll von sachlichen Unrichtigkeiten, getrübt durch Unkenntnis der militärisch-seemännischen Verhältnisse und politischen Zusammenhänge, nicht selten entstellt durch gewollte feindselige Stimmungsmache.

Das Ausschöpfen des „Lusitania"-Falles durch die feindliche Propaganda gegen das kriegführende Deutschland ist eine Tatsache von geschichtlicher Bedeutung und von militärischem Einschlag. Darauf einzugehen und, mehr noch, den deutschen Standpunkt aufklärend dagegen zu vertreten, würde bei der sachlichen Darstellung dieses militärischen Werkes zu weit führen, es wird daher bezüglich der sehr vielen Einzelheiten, die das Ganze ausmachen, zu verweisen sein auf eine Quelle, der geschichtlicher Wert beizumessen ist: die erschöpfenden Ausführungen, die im März 1921 von Korvettenkapitän Friedrich Lützow in den Süddeutschen Monatsheften nach amtlichem Material über den „Lusitania"-Fall veröffentlicht worden sind.

Auch die leidenschaftliche Erregung, die in den Vereinigten Staaten aufwallte, als mit dem englischen Passagierschiff 120 amerikanische Staatsbürger dem deutschen U-Bootskrieg zum Opfer gefallen waren, und alles, was sich daran knüpfte, kann hier nur gestreift werden. Die öffentliche Meinung drüben, ihr politischer Einfluß, verschiedenartig in den einzelnen Bevölkerungskreisen und Landesteilen, die Einstellung des Präsidenten Wilson, die Bemühungen der deutschen Staatsvertretung und der Deutschgesinnten, der feindlichen Propaganda entgegenzuwirken — auf alles das näher einzugehen würde nötig, um einen Begriff von den Wirkungen des U-Bootskrieges in jenem mächtigsten der noch neutralen Länder zu geben; den Umfang eines Werkes für sich würde es jedoch ausfüllen.

So wie die deutsche Regierung während des Krieges in dieser Beziehung im wesentlichen angewiesen war auf die Berichte des deutschen Botschafters in Washington, Grafen Bernstorff, so soll hier das Einfügen dieser Berichte in die Entstehungsgeschichte der politischen Entschlüsse, die dem U-Bootskrieg nach dem „Lusitania"-Fall und später die Richtung gaben, das Notwendige zur Vervollständigung beitragen.

Am 9. Mai berichtete der deutsche Botschafter aus Washington telegraphisch an das Auswärtige Amt:

„»Lusitania«-Zwischenfall verursachte große Erregung, namentlich in dem am „meisten beteiligten New York, doch hoffe ich, daß ernste Folgen ausbleiben werden; „Herr Wilson behandelt Angelegenheit ruhig. Ich empfehle, Bedauern über Tod so

„vieler Amerikaner in irgendeiner Form auszudrücken, was geschehen könnte, ohne „unsere Verantwortung anzuerkennen."

Auch in einem Telegramm vom 10. Mai, in dem Graf Bernstorff dem Auswärtigen Amt die Möglichkeit einer schiedsrichterlichen Erledigung zur Erwägung stellt, bezeichnet der Botschafter die Lage als sehr ernst. Er „hoffe und glaube, daß wir über den vorliegenden Zwischenfall hinwegkommen werden, aber wenn sich solche wiederholen, ist hierfür nicht zu garantieren".

Am 11. Mai erging eine Mitteilung der deutschen Regierung über den Untergang der „Lusitania" an die neutralen Mächte einschließlich der Vereinigten Staaten. Darin sprach die deutsche Regierung ihr Bedauern über den Verlust der Menschenleben aus, sie lehnte aber die Verantwortung dafür ab und wies auf das Maß der Schuld hin, das die englische Regierung an dem zu beklagenden schweren Ausgang dieses Falles zu tragen habe.

Die deutsche Mitteilung vom 11. Mai lautete:

„Die Kaiserliche Regierung bedauert aufrichtig den Verlust von Menschenleben „durch den Untergang der »Lusitania«, muß jedoch jede Verantwortung ablehnen. „England hat Deutschland durch seinen Aushungerungsplan zu entsprechenden Ver„geltungsmaßregeln gezwungen, und das deutsche Anerbieten[1]), für den Fall des „Aufgebens des Aushungerungsplans den Unterseebootskrieg einzustellen, mit ver„schärften Blockademaßnahmen beantwortet. Englische Handelsschiffe können schon „deshalb nicht als gewöhnliche Kauffahrteischiffe behandelt werden, weil sie gewohn„heitsmäßig armiert sind und wiederholt durch Rammen Angriffe auf unsere Schiffe „unternommen haben, so daß schon aus diesem Grunde eine Durchsuchung aus„geschlossen ist. Der englische Parlamentssekretär hat noch jüngst auf Anfrage Lord „Beresfords erklärt, daß nunmehr so gut wie alle englischen Handelsschiffe bewaffnet „und auch mit Handgranaten versehen seien.

„Übrigens gibt die englische Presse offen zu, daß die »Lusitania« mit gefährlicher „Geschützstärke ausgerüstet war.

„Der Kaiserlichen Regierung ist ferner bekannt, daß die »Lusitania« auf ihren „letzten Reisen wiederholt große Mengen Kriegsmaterial beförderte, wie überhaupt „die Cunarddampfer »Mauretania« und »Lusitania« infolge ihrer Schnelligkeit als „besonders geschützt gegen Unterseebootsangriffe betrachtet und mit Vorliebe zum „Transport von Kriegsmaterial benutzt wurden. Die »Lusitania« hatte auf der jetzigen „Reise erwiesenermaßen 5400 Kisten Munition an Bord, auch die sonstige Ladung „war größtenteils Konterbande. Vor Benutzung der »Lusitania« war, abgesehen von „allgemeiner deutscher Warnung, noch durch den Botschafter Grafen Bernstorff be„sonders gewarnt worden. Die Warnung fand jedoch seitens Neutraler keine Beach„tung, seitens der Cunardlinie und der englischen Presse sogar frevelhafte Verhöhnung. „Wenn England auf diese Warnung hin jede Gefährdung des Schiffes bestritt, das

[1]) Vgl. S. 71.

„Vorhandensein ausreichender Schutzmaßnahmen vortäuschte und die Reisenden so zur „Mißachtung der deutschen Warnungen und zur Benutzung eines Schiffes verführte, „das nach Armierung und Ladung der Versenkung verfallen war, so trifft die Ver„antwortung für den von der Kaiserlichen Regierung aufs tiefste beklagten Verlust „von Menschenleben ausschließlich die „Königlich Großbritannische Regierung."

Dem ist hinzuzufügen: Der Untergang der „Lusitania" ist zweimal Gegenstand einer behördlichen Untersuchung vor einem Gericht gewesen, im Juni 1915 in England und 1918 in Amerika. Dabei ist einwandfrei festgestellt worden, daß das Schiff etwa 5000 Kisten explosive Kartuschmunition im Vorschiff geladen hatte, nahe der Stelle, an welcher der Torpedo traf. Danach kann es kaum einem Zweifel unterliegen, daß diese Munition durch den Torpedo gleichzeitig detoniert ist, was vollkommen der Beobachtung des Kommandanten von „U 20" entspricht, und daß das schnelle Sinken des großen Passagierdampfers nur dadurch zu erklären ist. Denn fast alle bis dahin im U-Bootskrieg von einem Torpedo getroffenen Dampfer, auch von geringer Größe, hatten sich noch so lange schwimmend gehalten, daß für das ruhige Aussteigen der Besatzung hinreichend Zeit blieb. Manches Schiff, wie jedesmal vermerkt worden ist, hat sogar trotz des Torpedotreffers noch den Hafen erreicht.

Die Gerichtsverhandlungen haben ferner ergeben, daß Rettungsmittel auf der „Lusitania" für über 2000 Personen reichlich vorhanden gewesen sind, daß aber weder eine Verteilung der Passagiere auf die Rettungsboote, noch Übungen im schnellen Besetzen der Boote während der Reise stattgefunden haben, weil die Schiffsführung die Gefahr des Kriegsgebiets nicht ernst genommen hatte; daher nach dem Torpedoschuß die auffallende Verwirrung, von der Kapitänleutnant Schwieger berichtet. Selbst bei der kurzen Zeit von 20 Minuten hätte ein ordnungsmäßiges Rettungswerk bei der ruhigen See, die herrschte, die Menschenverluste auf eine verschwindend geringe Zahl beschränken können.

Die von der deutschen Regierung ausgesprochene, auf Nachrichten des Admiralstabs beruhende Annahme, daß die „Lusitania" bewaffnet gewesen sei, hat sich später als unrichtig herausgestellt. Die betreffenden Nachrichten waren um so eher als glaubwürdig erschienen, als der Schnelldampfer, wie in englischer Fachzeitschrift veröffentlicht, bei seinem Bau für Hilfskreuzerverwendung im Kriege vorgesehen war und die schiffbaulichen Einrichtungen für acht 15 cm-Geschütze besaß. Ob das Schiff bei dem Zusammentreffen mit „U 20" die Bewaffnung trug oder nicht, war für die Art des Vorgehens des Bootes nicht bestimmend. Gegen ein Ziel, das über eine um 10 sm höhere Geschwindigkeit verfügte, kam für das

U-Boot nur der ↓-Torpedoschuß in Frage. Ein englisches Handelsschiff mit einer so überlegenen Schnelligkeit würde niemals die Signalaufforderung eines U-Boots, zu stoppen, oder einen Warnungsschuß beachtet haben. Darüber bestanden bei den U-Bootskommandanten bereits hinreichende Erfahrungen.

Die amerikanische Regierung sandte am 13. Mai eine in diplomatisch scharfem Ton gehaltene Einspruchnote nach Berlin, die darauf hinauslief, daß die amerikanische Regierung aus Gründen des Völkerrechts und der Menschlichkeit die Verwendung des U-Boots zum Handelskrieg in keiner Form anerkennen könne, und daß von der deutschen Regierung im besonderen die Mißbilligung der „Lusitania"-Tat erwartet würde.

Diese erste amerikanische „Lusitania"-Note, die am 15. Mai in Berlin überreicht wurde, hatte folgenden Wortlaut:

„In Anbetracht der in letzter Zeit von den deutschen Behörden unter Ver„letzung amerikanischer Rechte auf hoher See getroffenen Maßnahmen, die in der „Torpedierung und Versenkung des englischen Dampfers »Lusitania« am 7. Mai 1915 „gipfelten, wobei über hundert amerikanische Staatsangehörige das Leben verloren „haben, erscheint es vernünftig und wünschenswert, daß die Regierung der Vereinigten „Staaten von Amerika und die Kaiserlich Deutsche Regierung zu einer vollkommen „klaren Verständigung über den Ernst der Lage gelangen, die sich hieraus er„geben hat.

„Die Versenkung des englischen Passagierdampfers »Falaba« durch ein deutsches „Unterseeboot am 28. März[1]), wobei der amerikanische Staatsangehörige Leon „C. Thrasher ertrank, der am 28. April erfolgte Angriff eines deutschen Flugzeuges „auf das amerikanische Schiff »Cushing«, die Torpedierung des amerikanischen Schiffes „»Gulflight« am 1. Mai durch ein deutsches Unterseeboot[2]), wobei mindestens zwei „amerikanische Staatsangehörige umkamen, endlich die Torpedierung und Versenkung „des Dampfers »Lusitania« bilden eine Reihe von Vorfällen, die die Regierung der „Vereinigten Staaten mit wachsender Besorgnis, Beunruhigung und Bestürzung „beobachtet hat.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten kennt die menschliche und aufgeklärte „Haltung, die bisher von der Kaiserlich Deutschen Regierung in Fragen des Völker„rechts und besonders im Hinblick auf die Freiheit der Meere eingenommen worden „ist; sie hat sich davon überzeugt, daß auf dem Gebiete völkerrechtlicher Verpflichtungen „die deutschen Anschauungen und der deutsche Einfluß stets für die Sache der Gerech„tigkeit und Menschlichkeit eingetreten sind; sie ist auch überzeugt davon, daß die von „der Kaiserlich Deutschen Regierung ihren Marineoffizieren erteilten Anweisungen „von den gleichen Gefühlen der Menschlichkeit geleitet sein dürften, wie es die See„gesetze anderer Nationen vorschreiben; deshalb konnte die Regierung der Vereinigten „Staaten nicht glauben und kann sich auch jetzt nicht entschließen zu glauben, daß

[1]) Vgl. S. 48. — [2]) Vgl. S. 76.

„diese so völlig den Regeln, den Gewohnheiten und dem Geiste der modernen Kriegführung widersprechenden Maßnahmen die Genehmigung oder Billigung dieser großen Regierung haben konnten. Infolgedessen hält es die Regierung der Vereinigten Staaten für ihre Pflicht, sich deswegen an die Kaiserlich Deutsche Regierung mit der vollkommensten Offenheit und in der aufrichtigsten Hoffnung zu wenden, daß sie sich nicht getäuscht hat, wenn sie von der Kaiserlich Deutschen Regierung eine Handlungsweise erwartet, die den durch ihre Maßnahmen hervorgerufenen bedauerlichen Eindruck verwischen und die die bisherige Haltung der Deutschen Regierung bezüglich der geheiligten Freiheit der Meere wiederherstellen wird.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten ist von der Kaiserlich Deutschen Regierung davon in Kenntnis gesetzt worden, daß sie sich durch die außergewöhnlichen Umstände des gegenwärtigen Krieges und durch die von ihren Gegnern angewandten Maßregeln, die dahin abzielten, Deutschland von jedem Handelsverkehr abzuschneiden, gezwungen sähe, die Repressivmaßregeln zu ergreifen, die die gewöhnlichen Methoden der Seekriegführung weit überschreiten, indem sie eine Kriegszone proklamierte, außerhalb deren sich zu halten sie die neutralen Schiffe gewarnt hatte. Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte bereits Gelegenheit, die Kaiserliche Regierung davon in Kenntnis zu setzen, daß sie die Einführung derartiger Maßnahmen oder Warnungen vor deren Gefahren an amerikanische Schiffe oder amerikanische Staatsangehörige, die berechtigterweise als Passagiere auf Schiffen kriegführender Staaten reisen, nicht zulassen könne und daß sie die Kaiserlich Deutsche Regierung für jede absichtliche oder zufällige Verletzung dieser Rechte streng verantwortlich machen müsse. Die Regierung der Vereinigten Staaten kann nicht glauben, daß die Kaiserliche Regierung diese Rechte in Frage stellt; sie nimmt vielmehr an, daß die Kaiserliche Regierung als selbstverständlich die Regel anerkennt, daß das Leben von Nichtkombattanten — mögen sie neutraler Nationalität sein oder einer im Kriege befindlichen Nation angehören — rechtlicher und billiger Weise nicht durch die Kaperung oder Zerstörung eines unbewaffneten Handelsschiffes in Gefahr gebracht werden kann, und daß die Kaiserliche Regierung ebenfalls, wie dies alle anderen Nationen tun, die Verpflichtung anerkennt, die gebräuchlichen Maßnahmen der Anhaltung und Untersuchung zu ergreifen, um festzustellen, ob ein verdächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegführenden Nation angehört oder wirklich Kriegskonterbande unter neutraler Flagge führt. Die Regierung der Vereinigten Staaten möchte daher die Kaiserlich Deutsche Regierung allen Ernstes darauf aufmerksam machen, daß der Einwand gegen ihr jetziges Verfahren, den Handel ihrer Feinde anzugreifen, darin liegt, daß es praktisch unmöglich ist, Unterseeboote für die Vernichtung des Handels zu verwenden, ohne dabei die Regeln der Billigkeit, der Vernunft, der Gerechtigkeit und der Menschlichkeit zu mißachten, die von der modernen Anschauung als gebietend angesehen werden. Es ist für die Offiziere eines Unterseebootes tatsächlich unmöglich, ein Handelsschiff auf See zu durchsuchen und seine Papiere und Ladung zu prüfen; es ist für sie tatsächlich unmöglich, das Schiff als Prise zu nehmen und, wenn sie nicht an Bord des Schiffes eine Prisenbesatzung lassen können, so können sie es nicht versenken, ohne die Besatzung und alles, was sich an Bord befindet, Wind und Wellen in ihren kleinen Rettungsbooten preiszugeben. Diese Tatsachen gibt bekanntlich auch die Kaiserlich Deutsche Regierung offen zu. Wir erfahren nun, daß bei den oben erwähnten Fällen man nicht einmal die erforderliche Zeit gewährte, um diese elementarste Sicherheitsmaßnahme zu ergreifen, und daß in wenigstens

„zwei der angeführten Fälle nicht einmal eine Warnung erfolgt ist. Es ist klar, daß „die Unterseeboote, wie die Ereignisse der letzten Woche gezeigt haben, nicht gegen „Handelsschiffe verwendet werden können ohne unvermeidliche Verletzungen vieler „geheiligter Grundsätze der Menschlichkeit und Gerechtigkeit.

„Amerikanische Bürger handeln innerhalb der Grenzen ihrer unbestreitbaren „Rechte, wenn sie auf hoher See ihre Schiffe überall dahin steuern und zur See „überall dahin reisen, wohin sie ihre rechtmäßigen Geschäfte führen, und sie üben „diese Rechte in dem wohl sehr berechtigten Vertrauen aus, daß ihr Leben nicht „gefährdet werde durch Handlungen, die in offensichtlicher Verletzung allgemein „anerkannter internationaler Verpflichtungen begangen werden, und sicher auch in „dem Vertrauen, daß ihre eigene Regierung sie in der Ausübung ihrer Rechte unter„stützen werde.

„Es wurde, wie ich der Kaiserlich Deutschen Regierung bedauere mitteilen zu „müssen, kürzlich in den Zeitungen der Vereinigten Staaten eine formelle, an die „Bevölkerung der Vereinigten Staaten gerichtete Warnung veröffentlicht, die von der „Deutschen Botschaft in Washington stammen soll und die tatsächlich besagte, daß „jeder Bürger der Vereinigten Staaten, der sein Recht zu freien Reisen auf den „Meeren ausübe, es auf eigene Gefahr tue, falls seine Reise ihn in die Zone der „Gewässer führe, in der die Kaiserliche Marine ihre Unterseeboote gegen den Handel „Großbritanniens und Frankreichs verwende[1]), trotz des achtungsvollen, aber sehr „ernsthaften Protestes der Regierung der Vereinigten Staaten. Die Regierung der „Vereinigten Staaten erwähnt dies nicht, um die Aufmerksamkeit der Deutschen „Regierung auf die überraschende Regelwidrigkeit der Tatsache zu lenken, daß eine „von der Deutschen Botschaft in Washington stammende Mitteilung sich an die Be„völkerung der Vereinigten Staaten durch Vermittlung der Presse richtet, sondern „nur, um darauf hinzuweisen, daß eine Warnung vor einer ungesetzlichen und „unbilligen Handlung in keiner Weise als eine Entschuldigung oder Milderung dieser

[1]) Mitte April hatte sich der deutsche Botschafter in Washington, „weil die amerikanische Regierung noch immer die Gefahr (des U-Bootskrieges) zu unterschätzen schien und gar keine Vorsichtsmaßregeln ergriff", entschlossen, in der für Schiffahrtsnachrichten üblichen Form eine Warnung folgenden Wortlauts in der Presse zu erlassen:

„Reisende, die sich zur Fahrt über den Atlantischen Ozean einzuschiffen beabsich„tigen, werden daran erinnert, daß zwischen Deutschland . . . und Großbritannien . . . „K r i e g s z u s t a n d besteht; daß die Kriegszone die an die britischen Inseln stoßen„den Gewässer einschließt; daß gemäß der von der deutschen Regierung ausgegebenen „Bekanntmachung Schiffe, welche die Flagge Großbritanniens oder einer seiner Ver„bündeten führen, der Zerstörung in diesen Gewässern ausgesetzt sind, und daß Reisende, „die in der Kriegszone auf Schiffen Großbritanniens oder seiner Verbündeten fahren, „das a u f i h r e e i g e n e G e f a h r tun."

Diese Anzeige hätte zum erstenmal am 24. 4. in den Zeitungen erscheinen sollen. Ein Zufall hatte es indes gefügt, daß sie erst am 1. 5., dem Tage der Abfahrt der „Lusitania" aus dem Hafen von New York, veröffentlicht wurde. Dem deutschen Botschafter ist daher in den Vereinigten Staaten argwöhnisch nachgesagt worden, daß ihm die Gefahr, von der gerade die „Lusitania" bedroht war, bekannt gewesen sei.

„Handlung, noch als geeignet angesehen werden kann, die Verantwortlichkeit ihrer „Urheber zu verringern.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten, die seit langem den Charakter der „Kaiserlich Deutschen Regierung und die hohen Grundsätze der Billigkeit kennt, von „denen sie in der Vergangenheit beseelt und geleitet war, kann nicht glauben, daß „die Kommandanten der Schiffe, die diese ungesetzlichen Handlungen begangen haben, „dies anders als unter einem Mißverständnis der von den deutschen Marinebehörden „gegebenen Befehle getan haben können. Sie setzt es als selbstverständlich voraus, „daß in einem jeden solchen Falle man wenigstens im Bereiche der Grenzen der „praktischen Möglichkeit erwarten könne, daß die Kommandanten selbst von Unterseebooten nichts tun würden, was das Leben von Nichtkombattanten oder die Sicherheit neutraler Schiffe gefährdet, selbst auf die Gefahr hin, daß die Kaperung oder „Zerstörung des in Frage stehenden Schiffes vereitelt wird. Sie vertraut daher „darauf, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung die Handlungen, über die die Regierung der Vereinigten Staaten Klage führt, mißbillige; daß sie, soweit möglich, „Genugtung geben wird für unermeßliche Schäden und daß sie sofort die nötigen „Schritte tun wird, um die Wiederholung von Vorfällen zu verhindern, die so offenkundig die Grundsätze der Kriegführung, für die die Kaiserlich Deutsche Regierung „in der Vergangenheit so klug und fest eingetreten ist, umstürzen.

„Die Regierung und die Bevölkerung der Vereinigten Staaten erwarten von „der Kaiserlich Deutschen Regierung ein gerechtes, baldiges und aufgeklärtes Vorgehen „in dieser vitalen Angelegenheit mit um so größerem Vertrauen, als die Vereinigten „Staaten und Deutschland nicht nur durch besondere Bande der Freundschaft, sondern „auch durch ausdrückliche Bestimmungen des Vertrages von 1828 zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich Preußen verbunden sind.

„Der Ausdruck des Bedauerns und das Angebot einer Genugtung im Falle der „Zerstörung irrtümlich versenkter neutraler Schiffe können, wenn sie auch, im Falle „Verluste an Menschenleben nicht zu beklagen sind, internationalen Verpflichtungen „genügen mögen, doch nicht ein Verfahren rechtfertigen oder entschuldigen, dessen „natürliche und notwendige Wirkung es ist, neutrale Staaten und Personen neuen „und unermeßlichen Gefahren auszusetzen.

„Die Kaiserlich Deutsche Regierung wird nicht erwarten, daß die Regierung „der Vereinigten Staaten irgendein Wort ungesprochen oder eine Tat ungeschehen „lassen wird, die notwendig sein sollten, um ihrer heiligen Pflicht zu genügen, die „Rechte der Vereinigten Staaten und ihrer Bürger zu wahren und ihre freie Ausübung und Genuß zu gewährleisten."

Darauf am 28. Mai die folgende Antwortnote der deutschen Regierung:

„Die Kaiserliche Regierung hat die Mitteilung der Regierung der Vereinigten „Staaten einer eingehenden Prüfung unterzogen und hegt auch ihrerseits den lebhaften Wunsch, in offener und freundschaftlicher Weise zur Aufklärung etwaiger „Mißverständnisse beizutragen, die durch die von der Amerikanischen Regierung „erwähnten Vorkommnisse in den Beziehungen der beiden Regierungen eingetreten „sein könnten.

„Was zunächst die Fälle der amerikanischen Dampfer »Cushing« und »Gulflight« „betrifft, so ist der Amerikanischen Botschaft bereits mitgeteilt worden, daß der „Deutschen Regierung jede Absicht fernliegt, im Kriegsgebiet neutrale Schiffe, die sich „keiner feindlichen Handlung schuldig gemacht haben, durch Unterseeboote oder Flieger „angreifen zu lassen; vielmehr sind den deutschen Seestreitkräften wiederholt die „bestimmtesten Anweisungen gegeben worden, Angriffe auf solche Schiffe zu ver„meiden. Wenn in den letzten Monaten infolge von Verwechslungen neutrale Schiffe „durch den deutschen Unterseebootkrieg zu Schaden gekommen sind, so handelt es sich „um ganz vereinzelte Ausnahmefälle, die auf den Flaggenmißbrauch der britischen „Regierung in Verbindung mit einem fahrlässigen oder verdächtigen Verhalten der „Schiffskapitäne zurückzuführen sind. Die Deutsche Regierung hat in allen Fällen, „wo ein neutrales Schiff ohne eigenes Verschulden nach den von ihr getroffenen Fest„stellungen durch deutsche Unterseeboote oder Flieger zu Schaden gekommen ist, ihr „Bedauern über den unglücklichen Zufall ausgesprochen und, wenn es in der Sachlage „begründet war, Entschädigung zugesagt. Nach den gleichen Grundsätzen wird sie „auch die Fälle der amerikanischen Dampfer »Cushing« und »Gulflight« behandeln; „über diese Fälle ist eine Untersuchung im Gange, deren Ergebnis der Botschaft „demnächst mitgeteilt werden wird und die gegebenenfalls durch eine internationale „Untersuchungskommission gemäß Titel III des Haager Abkommens zur friedlichen „Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 ergänzt werden könnte.

„Bei der Versenkung des englischen Dampfers »Falaba« hatte der Kommandant „des deutschen Unterseeboots die Absicht, den Passagieren und der Mannschaft volle „Gelegenheit zu ihrer Rettung zu geben. Erst als der Kapitän der Aufforderung, „beizudrehen, nicht nachkam, sondern flüchtete und mit Raketensignalen Hilfe herbeirief, „forderte der deutsche Kommandant zunächst die Mannschaft und die Passagiere durch „Signale und Sprachrohr auf, das Schiff binnen zehn Minuten zu verlassen; tatsächlich „ließ er ihnen dreiundzwanzig Minuten Zeit und schoß den Torpedo erst ab, als „verdächtige Fahrzeuge der »Falaba« zu Hilfe eilten.

„Was die Verluste an Menschenleben bei der Versenkung des britischen Passagier„dampfers »Lusitania« anlangt, so hat die Deutsche Regierung den beteiligten „neutralen Regierungen bereits ihr lebhaftes Bedauern darüber zum Ausdruck gebracht, „daß Angehörige ihrer Staaten ihr Leben bei dieser Gelegenheit verloren haben. Die „Kaiserliche Regierung vermag sich im übrigen dem Eindruck nicht zu verschließen, „daß gewisse wichtige Tatsachen, die im unmittelbarsten Zusammenhang mit der Ver„senkung der »Lusitania« stehen, der Aufmerksamkeit der Regierung der Vereinigten „Staaten entgangen sein könnten. Sie hält es deshalb im Interesse des von beiden „Regierungen angestrebten Zieles einer klaren und vollen Verständigung für not„wendig, sich zunächst davon zu überzeugen, daß die den beiden Regierungen vor„liegenden Nachrichten über den Sachverhalt vollständig sind und übereinstimmen.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten geht davon aus, daß die »Lusitania« „als ein gewöhnliches, unbewaffnetes Handelsschiff zu betrachten ist. Die Kaiserliche „Regierung gestattet sich, in diesem Zusammenhange darauf hinzuweisen, daß die „»Lusitania« einer der größten und schnellsten mit Regierungsmitteln als Hilfskreuzer „gebauten englischen Handelsdampfer war und in der von der englischen Admiralität „herausgegebenen »Navy List« ausdrücklich aufgeführt ist. Der Kaiserlichen Regierung „ist ferner aus zuverlässigen Angaben ihrer Dienststellen und neutraler Passagiere

„bekannt, daß schon seit längerer Zeit so gut wie alle wertvolleren englischen Handels-„schiffe mit Geschützen, Munition und anderen Waffen versehen und mit Personen „bemannt sind, die in der Bedienung der Geschütze besonders geübt sind. Auch die „»Lusitania« hat nach hier vorliegenden Nachrichten bei der Abfahrt von New York „Geschütze an Bord[1]) gehabt, die unter Deck versteckt aufgestellt waren.

„Die Kaiserliche Regierung beehrt sich ferner, die besondere Aufmerksamkeit der „Amerikanischen Regierung darauf zu lenken, daß die britische Admiralität ihrer „Handelsmarine in einer geheimen Anweisung vom Februar dieses Jahres empfohlen „hat, nicht nur hinter neutralen Flaggen und Abzeichen Schutz zu suchen, sondern sogar „unter dieser Verkleidung durch Rammen angriffsweise gegen deutsche Unterseeboote „vorzugehen. Auch sind als besonderer Ansporn zur Vernichtung der Unterseeboote „durch Handelsschiffe von der britischen Regierung hohe Preise ausgesetzt und auch „bereits ausgezahlt worden. Angesichts dieser ihr einwandfrei bekannten Tatsachen „vermag die Kaiserliche Regierung englische Kauffahrteischiffe auf dem vom Admiral-„stabe der Kaiserlich Deutschen Marine bezeichneten Seekriegsschauplatz nicht mehr als „»unverteidigtes Gebiet« anzusehen; auch sind die deutschen Kommandanten infolge-„dessen nicht mehr in der Lage, die sonst für das Seebeuterecht üblichen Regeln zu „beobachten, denen sie früher stets nachgekommen sind. Endlich muß die Kaiserliche „Regierung besonders darauf hinweisen, daß die »Lusitania«, wie schon früher, so „auch auf ihrer letzten Reise kanadische Truppen und Kriegsmaterial, unter diesem „nicht weniger als 5400 Kisten Munition, an Bord hatte, die zur Vernichtung „tapferer deutscher Soldaten, die mit Opfermut und Hingebung ihre Pflicht im Dienst „des Vaterlandes erfüllen, bestimmt war. Die Deutsche Regierung glaubt in gerechter „Selbstverteidigung zu handeln, wenn sie mit den ihr zu Gebote stehenden Kriegs-„mitteln durch Vernichtung der für den Feind bestimmten Munition das Leben ihrer „Soldaten zu schützen sucht. Die englische Schiffahrtsgesellschaft mußte sich der Ge-„fahren, denen die Passagiere unter diesen Umständen an Bord der »Lusitania« „ausgesetzt waren, bewußt sein. Sie hat, wenn sie sie trotzdem an Bord nahm, in „voller Überlegung das Leben amerikanischer Bürger als Schutz für die beförderte „Munition zu benutzen versucht und sich in Widerspruch zu den klaren Bestimmungen der „amerikanischen Gesetzgebung gesetzt, die die Beförderung von Passagieren auf Schiffen, „die Explosivstoffe an Bord haben, ausdrücklich verbietet und mit Strafe bedroht. „Sie hat dadurch in frevelhafter Weise den Tod so zahlreicher Passagiere verschuldet. „Nach der ausdrücklichen Meldung des betreffenden U-Bootskommandanten, die durch „alle sonstigen Nachrichten lediglich bestätigt wird, kann es keinem Zweifel unter-„liegen, daß der rasche Untergang der »Lusitania« in erster Linie auf die durch den „Torpedoschuß verursachte Explosion der Munitionsladung zurückzuführen ist. Andern-„falls wären die Passagiere der »Lusitania« menschlicher Voraussicht nach ge-„rettet worden.

„Die Kaiserliche Regierung hält die im vorstehenden angeführten Tatsachen für „wichtig genug, um sie einer aufmerksamen Prüfung der Amerikanischen Regierung „zu empfehlen. Indem die Kaiserliche Regierung sich ihre endgültige Stellungnahme „zu den im Zusammenhang mit der Versenkung der »Lusitania« gestellten Forderungen

[1]) In dieser Beziehung befand sich die deutsche Regierung in einem Irrtum; es waren nur Geschützstände vorhanden. Vgl. S. 91.

„bis nach Eingang einer Antwort der Amerikanischen Regierung vorbehalten darf, „glaubt sie schließlich an dieser Stelle darauf hinweisen zu sollen, wie sie seinerzeit „mit Genugtuung von den Vermittlungsvorschlägen Kenntnis genommen hat, die „seitens der Amerikanischen Regierung in Berlin und London unterbreitet worden „sind, um einen modus vivendi für die Führung des Seekrieges zwischen Deutsch„land und Großbritannien anzubahnen. Die Kaiserliche Regierung hat damals durch „ihr bereitwilliges Eingehen auf diese Vorschläge ihren guten Willen zur Genüge dar„getan. Die Verwirklichung dieser Vorschläge ist, wie bekannt, an der ablehnenden „Haltung der Großbritannischen Regierung gescheitert[1])."

Diese Antwort, in welcher der deutsche Standpunkt gegenüber dem amerikanischen Einspruch vollkommen gewahrt wurde, war im Zusammenwirken und in äußerer Übereinstimmung von Politik und Marine zustandegekommen.

Die folgenden, ohne Zusatz wiedergegebenen Auseinandersetzungen lassen jedoch die Gegensätzlichkeit der Auffassungen zwischen den politischen Reichsstellen und der Leitung des Seekrieges erkennen und die Reibung, die hinsichtlich der militärischen Handhabung des U-Bootskrieges innerhalb der deutschen Kriegsleitung bestand.

6. 5. Der Reichskanzler an den Chef des Admiralstabes der Marine:

„Der U-Bootskrieg . . . erfordert neuerdings immer zahlreichere Opfer „an neutralen Schiffen. Dieser Umstand ist in hohem Maße geeignet, „nicht nur unsere guten Beziehungen zu den neutralen Mächten zu trüben, „sondern auch ernste Verwicklungen nach sich zu ziehen und jene Mächte „schließlich in das Lager unserer Feinde zu treiben. Durch die Torpedie„rung des norwegischen Dampfers »Belridge«[2]), des niederländischen »Kat„wijk«[3]), des griechischen »Ellispontos«[4]) und des schwedischen »Ruth«[5]) ist „in den beteiligten Staaten die öffentliche Meinung auf das heftigste erregt „worden; nur mit großen Schwierigkeiten — ich sehe von der Übernahme „erheblicher finanzieller Verbindlichkeiten für das Reich ab — ist es ge„lungen, die normalen Beziehungen zu diesen Staaten aufrechtzuerhalten. „In den letzten Tagen ist nach Zeitungsberichten wieder eine größere Zahl „neutraler Schiffe durch U-Boote versenkt worden. . . .

„Die neutralen Regierungen lassen wegen der Angriffe auf ihre Schiff„fahrt durch ihre diplomatischen Vertreter fortgesetzt nachdrückliche Vor„stellungen erheben, und ihre Mitteilungen nehmen einen immer schärferen „Charakter an. Bei der gespannten Lage, in der sich die Gesamtpolitik des „Reichs gegenwärtig befindet, kann ich für eine weitere Verschlechterung

[1]) Vgl. S. 71. — [2]) Vgl. S. 17. — [3]) Vgl. S. 65. — [4]) Vgl. S. 65. — [5]) Vgl. S. 75.

„der Beziehungen zu den neutralen Mächten durch die Fortführung des „U-Bootskrieges in der bisherigen Art die Verantwortung nicht über- „nehmen. Ich muß daher mit aller Entschiedenheit darauf bestehen, daß „von der Oberleitung der deutschen Seestreitkräfte die nötige Gewähr „geschaffen wird, um den getroffenen Vereinbarungen gemäß weitere An- „griffe unserer U-Boote auf neutrale Schiffe unter allen Umständen zu „verhindern."

Darauf der Chef des Admiralstabs mit Telegramm vom 9. 5. an den Chef des Marinekabinetts im Hauptquartier:

„Reichskanzler verlangt durch Schreiben vom 6. 5. Gewähr gegen „Vernichtung neutraler Schiffe durch U-Boote. In unserer Note an „neutrale Regierungen ist ausdrücklich erklärt, daß wir keine Gewähr „gegen Verwechselungen übernehmen können. In Übereinstimmung hier- „mit ist es mir unmöglich, diese Gewähr zu schaffen. Es ist alles ge- „schehen, was Vorsicht gebietet. Über jetzige Befehle hinausgehende Fesse- „lung der U-Bootskommandanten aber gänzlich unmöglich. Würde „U-Bootskrieg vollständig aufheben. . . . Reichskanzler überschätzt nach „meiner Ansicht erregende Wirkung auf Neutrale. . . . Weitere Beschrän- „kung . . . würde nur als Schwäche aufgefaßt werden und von nach- „teiliger Wirkung . . . auch auf eigenes Volk sein, gerade jetzt, wo Wirkung „des U-Bootskrieges durch »Lusitania«-Fall besonders stark hervortritt."

Entsprechend die Antwort des Chefs des Admiralstabs vom 10. 5. an den Reichskanzler:

„Euere Exzellenz haben mich ersucht, die nötige Gewähr dafür zu „schaffen, daß den getroffenen Vereinbarungen gemäß weitere Angriffe „unserer U-Boote auf neutrale Schiffe unter allen Umständen verhindert „werden. Hierzu gestatte ich mir zunächst zu bemerken, daß mir Verein- „barungen, weitere Angriffe unserer U-Boote auf neutrale Schiffe unter „allen Umständen zu verhindern, nicht bekannt sind. Sie würden nach „Lage der Dinge auch nicht innegehalten werden können. . . .

„Die Denkschrift des Auswärtigen Amts vom 4. Februar 1915 sagt „ausdrücklich, daß . . . auch neutrale Schiffe einem auf feindliche berech- „neten Angriff zum Opfer fallen können. . . . Die seitdem von der eng- „lischen Admiralität in wachsendem Umfange durchgeführten Maß- „nahmen . . . erhöhen die Möglichkeit der Verwechselung. . . . Unsere „U-Boote haben zu Beginn des U-Bootskrieges durch den Befehl vom „22. Februar . . . die Anweisung erhalten, daß insbesondere das Ver-

„senken amerikanischer und italienischer Schiffe zu vermeiden sei. Auf „Verlangen Euerer Exzellenz ist dieser Hinweis am 18. April . . . auf „holländische Schiffe ausgedehnt worden. Alle diese anfänglich nicht beab„sichtigten, einschränkenden Zusätze zum ursprünglichen Befehl haben die „an sich schon schwierige Aufgabe der U-Boote aufs äußerste erschwert „und zeitweise fast einen Stillstand des U-Bootskrieges verursacht, ohne „daß durch sie eine Gewähr für die Sicherheit der Neutralen geschaffen „werden konnte. . . .

„Wenn, wie Euere Exzellenz betonen, die neutralen Regierungen durch „ihre diplomatischen Vertreter fortgesetzt nachdrückliche Vorstellungen er„heben, so ist dem entgegenzuhalten, daß sie die wiederholten, eindring„lichen deutschen Warnungen vor Befahren des Kriegsgebiets außer acht „gelassen haben. . . .

„Den U-Bootskommandanten noch weitere Beschränkungen aufzu„erlegen, würde der Einstellung des U-Bootskrieges gleichkommen."

10. 5. Der Chef der Marinekabinetts, Admiral v. Müller, der durch seine persönliche Stellung beim Kaiser in den Meinungsstreit hineingezogen wurde, an den Chef des Admiralstabs auf dessen Telegramm vom 9. 5.:

„Seine Majestät wollen, daß mit Rücksicht auf politische Lage, für „deren Beurteilung Reichskanzler zuständig, gerade in nächster Zeit Ver„senken Neutraler vermieden wird. Besser jetzt feindliches Schiff durch„lassen als neutrales vernichten. Wiederaufnahme schärferen Vorgehens „bleibt vorbehalten. . . .

„Persönlich halte ich es für unerläßlich, daß Admiralstab und Reichs„kanzler zu Einvernehmen kommen und daß Seine Majestät nicht in die „Lage gebracht wird, gegen Reichskanzler in einer jetzt so politischen Frage „wie U-Bootskrieg zu entscheiden. Habe den Eindruck, daß erfolgreichsten „U-Booten Prüfung der Schiffe auf Nationalität möglich gewesen ist und „daß sich dafür nächster Tage doch ein Weg finden läßt, Bedenken des „Reichskanzlers zu berücksichtigen."

Mitte Mai erfährt der Admiralstab, daß das Auswärtige Amt ohne Beteiligung der Marine dem amerikanischen Botschafter in Berlin eine „Aufzeichnung über versehentliche Angriffe deutscher U-Boote auf neutrale Kauffahrteischiffe" ausgehändigt hat. Darauf der Chef des Admiralstabs am 26. 5. an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes:

„. . . Ich kann Euer Exzellenz nicht verhehlen, daß ich die gewählte „Fassung (der Aufzeichnung) lebhaft bedauern muß. Eines der Haupt-

„senken amerikanischer und italienischer Schiffe zu vermeiden sei. Auf „Verlangen Euerer Exzellenz ist dieser Hinweis am 18. April . . . auf „holländische Schiffe ausgedehnt worden. Alle diese anfänglich nicht beab„sichtigten, einschränkenden Zusätze zum ursprünglichen Befehl haben die „an sich schon schwierige Aufgabe der U-Boote aufs äußerste erschwert „und zeitweise fast einen Stillstand des U-Bootskrieges verursacht, ohne „daß durch sie eine Gewähr für die Sicherheit der Neutralen geschaffen „werden konnte. . . .

„Wenn, wie Euere Exzellenz betonen, die neutralen Regierungen durch „ihre diplomatischen Vertreter fortgesetzt nachdrückliche Vorstellungen er„heben, so ist dem entgegenzuhalten, daß sie die wiederholten, eindring„lichen deutschen Warnungen vor Befahren des Kriegsgebiets außer acht „gelassen haben. . . .

„Den U-Bootskommandanten noch weitere Beschränkungen aufzu„erlegen, würde der Einstellung des U-Bootskrieges gleichkommen."

10. 5. Der Chef der Marinekabinetts, Admiral v. Müller, der durch seine persönliche Stellung beim Kaiser in den Meinungsstreit hineingezogen wurde, an den Chef des Admiralstabs auf dessen Telegramm vom 9. 5.:

„Seine Majestät wollen, daß mit Rücksicht auf politische Lage, für „deren Beurteilung Reichskanzler zuständig, gerade in nächster Zeit Ver„senken Neutraler vermieden wird. Besser jetzt feindliches Schiff durch„lassen als neutrales vernichten. Wiederaufnahme schärferen Vorgehens „bleibt vorbehalten. . . .

„Persönlich halte ich es für unerläßlich, daß Admiralstab und Reichs„kanzler zu Einvernehmen kommen und daß Seine Majestät nicht in die „Lage gebracht wird, gegen Reichskanzler in einer jetzt so politischen Frage „wie U-Bootskrieg zu entscheiden. Habe den Eindruck, daß erfolgreichsten „U-Booten Prüfung der Schiffe auf Nationalität möglich gewesen ist und „daß sich dafür nächster Tage doch ein Weg finden läßt, Bedenken des „Reichskanzlers zu berücksichtigen."

Mitte Mai erfährt der Admiralstab, daß das Auswärtige Amt ohne Beteiligung der Marine dem amerikanischen Botschafter in Berlin eine „Aufzeichnung über versehentliche Angriffe deutscher U-Boote auf neutrale Kauffahrteischiffe" ausgehändigt hat. Darauf der Chef des Admiralstabs am 26. 5. an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes:

„. . . Ich kann Euer Exzellenz nicht verhehlen, daß ich die gewählte „Fassung (der Aufzeichnung) lebhaft bedauern muß. Eines der Haupt-

„ziele der Erklärung vom 4. Februar war, die neutrale Schiffahrt durch „eindringliche Betonung der ihr im Kriegsgebiet drohenden Gefahren von „dem Verkehr nach England abzuschrecken. Dies war nicht nur geboten, „um den Druck auf England zu verschärfen, sondern vor allem auch not„wendig, um Anlässe zu Konflikten mit neutralen Mächten nach Möglich„keit auszuschließen. . . . Die dem amerikanischen Botschafter übergebene „Aufzeichnung spricht im Gegensatz zu diesen Grundlagen des U-Boots„krieges . . . nur von Maßnahmen und freiwillig übernommenen Ver„pflichtungen unsererseits, die Härten des U-Bootskrieges in weitest „gehender Weise zu mildern. Sie hebt dadurch die beabsichtigte Wirkung „jener Warnung auf, so daß die neutrale Schiffahrt nunmehr im Verkehr „mit England aller Sorge um materielle Verluste enthoben ist. . . ."

Das Herstellen einer Einheitlichkeit in der politischen und militärischen Führung des U-Bootskrieges war dringend geboten. Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg veranlaßte daher einen Vortrag der leitenden Persönlichkeiten vor dem Obersten Kriegsherrn. Am 31. Mai in Pleß fand der Vortrag statt.

Zugegen waren außer dem Kaiser: der Reichskanzler mit dem Gesandten v. Treutler als dem Vertreter des Auswärtigen Amts, Großadmiral v. Tirpitz, Admiral Bachmann, Admiral v. Müller und der Chef des Generalstabs des Feldheeres, General v. Falkenhayn.

General v. Falkenhayn: Die militärische Kriegslage zu Lande gestattet es nicht, daß infolge des U-Bootskrieges neutrale Mächte auf die Seite der Feinde treten.

Die Admirale v. Tirpitz und Bachmann: Eine Gewähr für das Schonen der Neutralen kann nicht übernommen werden. Dann bliebe nur übrig, den U-Bootskrieg einzustellen.

Der Kaiser stimmt dieser Auffassung der Admirale zu; der Reichskanzler würde die Verantwortung für das Einstellen der U-Bootskrieges zu tragen haben, auch gegenüber der Stimmung im Volke.

Admiral v. Müller: Das gänzliche Aufgeben des U-Bootskrieges ist nach seiner Ansicht nicht die Absicht der politischen Leitung. Es läßt sich sehr wohl ein Befehl für die U-Boote, gemeinsam mit dem Reichskanzler, aufstellen, welcher der politischen Lage Rechnung trägt.

In diesem Sinne beauftragte der Kaiser abschließend den Chef des Admiralstabes, mit dem Reichskanzler in Verbindung zu treten und im Allerhöchsten Auftrage den entsprechenden Befehl zu erlassen.

Auf Grund der Kaiserlichen Entscheidung sandte der Chef des Admiralstabs, nach Zustimmung des Reichskanzlers, am 1. Juni folgenden Befehl an Flotte und Marinekorps:

„Seine Majestät der Kaiser lassen erneut eindringlich auf die Notwendigkeit hinweisen, bis auf weiteres neutrale Schiffe bei der Führung des U-Bootskrieges zu schonen. Weitere Angriffe auf neutrale Schiffe würden die Gefahr ernster politischer Verwicklungen entstehen lassen, die unter den jetzigen Verhältnissen durchaus vermieden werden müssen. Seine Majestät der Kaiser machen den U-Bootskommandanten zur Pflicht, nicht anzugreifen, wenn sie nicht die begründete Überzeugung haben, daß das betreffende Schiff ein feindliches ist. In zweifelhaften Fällen sei lieber ein feindliches Handelsschiff durchzulassen, als ein neutrales zu versenken. Es ist zu versuchen, auch die zur Zeit in See befindlichen U-Boote mit entsprechenden Befehlen zu versehen."

Erst nach dem Vortrag vom 31. 5. und dem Absenden des Befehls vom 1. 6. brachte der Reichskanzler das Verlangen zur Sprache, daß auch das Versenken großer feindlicher Passagierdampfer, wie der „Lusitania", durch einen Befehl verhindert werden müsse. Admiral Bachmann sprach dagegen Bedenken aus; der Reichskanzler erwirkte jedoch in seinem Sinne eine neue Willensmeinung des Kaisers, ohne daß die Admirale zu dem betreffenden Vortrag hinzugezogen wurden. Am 5. 6. drahtete der Chef des Marinekabinetts die Ansicht des Kaisers, daß trotz der ablehnenden Haltung des Chefs des Admiralstabs die Forderung des Reichskanzlers mindestens während der schwebenden Verhandlungen mit Amerika nicht abzuweisen, und daß der Befehl vom 1. 6. sofort zu ergänzen sei: große Passagierdampfer, auch feindliche, dürften nicht torpediert werden. Am gleichen Tage erhoben die Admirale v. Tirpitz und Bachmann einmütig Einspruch dagegen beim Kaiser, mit der Begründung, die neue Beschränkung „bedeute bei der Eigenart des U-Bootskrieges praktisch den völligen Verzicht auf denselben". Der Befehl würde bei den Gegnern, den Neutralen, im eigenen Volke und in der eigenen Marine „nur als ein gefährliches Zeichen der Schwäche ausgelegt werden". Die Admirale erklärten, nicht in der Lage zu sein, die Verantwortung dafür zu übernehmen.

Der Kaiser aber blieb bei seiner Entscheidung, und am 6. Juni ging der neue Kaiserliche Befehl an Flotte und Marinekorps:

„Seine Majestät der Kaiser haben befohlen, in Ergänzung des Befehls vom 1. Juni, daß bis auf weiteres keine großen Passagierdampfer,

„auch nicht feindliche, versenkt werden dürfen. Seine Majestät der Kaiser „befehlen strengste Geheimhaltung dieses Befehls und machen die militäri„schen Vorgesetzten für strengste Geheimhaltung selbst verantwortlich."

Großadmiral v. Tirpitz und Admiral Bachmann zogen die Folgerung, daß sie beide ihren Abschied erbaten.

Der Kaiser lehnte beide Gesuche ernst und streng ab.

Die Uneinigkeit in der Führung des U-Bootskrieges war zu einer heftigen Entladung gekommen. Die sachlichen und persönlichen Spannungen waren stärker und bedenklicher geworden denn vorher.

8. Die Fortsetzung des Handelskriegs durch die U-Boote der Flotte von Anfang Mai bis Ende Juli 1915.

Karte 4 bis 6.

An der englischen Westküste.

„U 27", Kaptlt. Wegener, 4.—26. 5.

Befehl für „U 27" wie der von „U 20": Angreifen englischer Transporte, deren Auslaufen nach Frankreich bevorstehen sollte. Während „U 20" nach der Liverpool-Bucht bestimmt war, wurde für „U 27" Stellung im Bristol-Kanal befohlen, und da sich das Auslaufen des Boots durch längere Werftinstandsetzung verzögert hatte, war hinzugefügt, daß es Aufenthalt auf dem Hinwege zu vermeiden habe, wenn nicht dringende Gründe vorlägen. Im übrigen Handelskrieg.

4. 5. von Emden in See gegangen.

7. in der Fair Insel-Durchfahrt Feuer erhalten von Bewachungsdampfer, der sich jedoch dem 8,8 cm-Geschütz des U-Boots entzieht.

8.—11. hält sich „U 27" unterwegs zu wiederholten Angriffsversuchen gegen 2 große englische Hilfskreuzer westlich der Hebriden auf, die dort immer wieder mit Zickzackkursen und hoher Fahrt in Sicht kommen und verschwinden und offenbar Vorpostendienst zur Überwachung des Dampferweges versehen. Die Angriffsziele erscheinen Kaptlt. Wegener im Vergleich zu den vor Bristol zu erwartenden Truppentransporten und dem Handelskrieg in der Irischen See so wertvoll, daß er dies als wichtigen Grund für Aufenthalt auf dem Hinweg im Sinne seines Befehls ansieht. Es gelingt dem U-Boot jedoch nicht heranzukommen wegen der vorsichtigen Kursänderungen und hohen Fahrt der Dampfer. Erst als am 11. der Wind stark auffrischt und hohe Dünung die Tiefensteuerung des U-Boots und den Lauf der Torpedos unsicher machen, setzt „U 27" den Marsch fort.

Am 13. an der Südspitze Irlands, am 14. im Bristol-Kanal angekommen, 14 Tage nach dem Auslaufen aus der Ems.

16. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge und Abzeichen. Geringer Dampferverkehr, viel neutrale Abzeichen.

17. und 18. durch Nebel behindert.

18. ↓-Torpedofehlschluß auf Dampfer ohne Kennzeichen. Danach englischen Dampfer „Drumcree", 4052 T, durch 2 Torpedos versenkt. Da Dampfer nach 1. Treffer nicht sinkt, und von einem herbeikommenden norwegischen Dampfer in Schlepp genommen wird, ist noch ein 2. Torpedo als Fangschuß nötig gewesen.

19. Englischen Dampfer „Dumfries", 4121 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

20. Da nur neutral bezeichnete Dampfer gesichtet werden, nimmt Kommandant an, daß Verkehr nach den 2 Versenkungen umgeleitet ist, und geht nach den Scilly-Inseln.

21. Bei den Scillies Nebel. Daher Weitermarsch nach Südküste Irlands. Am 21. englischen Segler „Glenholm", 1968 T, durch Signal angehalten, nach dem Verlassen mit Granaten versenkt.

Mit 2 Torpedos an Bord beschließt jetzt Kommandant Rückmarsch, um bei den Hebriden wieder auf die Hilfskreuzer Jagd zu machen.

23. An Ort und Stelle von den Hilfskreuzern nichts zu sehen. Kommandant will daher nach den Färöer vorstoßen, nur eine Störung der Ruderanlage bestimmt ihn, davon abzusehen und Rückweg ohne Aufenthalt fortzusetzen.

26. in die Ems eingelaufen. — 23 Tage in See, davon nur 5 Tage auf den Dampferwegen in und vor der Irischen See, 2 feindliche Dampfer, 1 Segler versenkt. Das schwache Ergebnis ist zurückzuführen auf die Ablenkung durch die Hilfskreuzer, auf häufigen Nebel und darauf, daß der U-Bootskommandant an der Angriffsweise durch ↓-Torpedoschuß festhielt, von dem Geschütz ↑ aber noch nicht Gebrauch machte.

Feindliche Transporte wurden nicht gesichtet.

Damit endete die letzte der 3 U-Bootsfahrten — von „U 30", „U 20" und „U 27" —, angesetzt am 25. 4. vom Führer der U-Boote nach gemeinsamem Plan gegen bestimmte englische Truppentransporte, deren Abgehen aus Dartmouth, Liverpool und Bristol nach Frankreich im Mai erwartet worden war. Keine der Unternehmungen hatte den Zweck zu erfüllen vermocht. Ungünstige Witterung und die Ablenkung durch andere Ziele sind zum Teil daran schuld gewesen. Vor allem aber läßt der militärische Fehlschlag erkennen, daß die Entfernung, die zwischen den Nordseestützpunkten und den Angriffsstellen der englischen Westküste liegt, besonders bei dem Wege um Schottland, alle Berechnungen wie die vom 25. 4. unsicher macht.

„U 41", Kaptlt. Hansen, 19. 5.—4. 6.

19. 5. von Helgoland, 21. bei Fair Insel.

25. an der Südspitze von Irland. Abends ↓-Torpedotreffer gegen Dampfer, Flagge nicht erkannt. Sinken wegen einbrechender Dunkelheit nicht beobachtet. Amerikanischer Dampfer „Nebraskan", 4409 T, ist nicht gesunken, sondern eingebracht worden[1]).

26. vor dem Eingang zur Irischen See einen Dampfer verfolgt; ein Bewacher kommt hinzu und nimmt „U 41" unter Feuer. Dieses setzt Verfolgung fort unter gleichzeitigem, aber für beide Teile ergebnislosem Feuergefecht mit dem schließlich zurückbleibenden Bewacher. Als der gejagte Dampfer trotz Signal und Warnungsschuß nicht stoppt, wird auch er beschossen und bald durch einen Granattreffer zum Anhalten und Aussteigen veranlaßt. Englischer Dampfer „Morwenna", 1414 T, durch Torpedofangschuß versenkt.

27.—29. vor dem Westausgang des Englischen Kanals.

27. englischen Dampfer „Cadeby", 1130 T, angehalten und mit Granaten versenkt. Dann ↓-Torpedofehlschuß auf anderen Dampfer. Am gleichen Abend in Sicht mehrerer Fischdampfer während Tauchfahrt in ein Fischernetz geraten; Netz mit vermehrter Fahrt zerrissen.

28. Die englischen Dampfer „Spennymoor", 2733 T, und „Ethiope", 3794 T, beide ohne Kennzeichen, angehalten und durch Torpedofangschuß versenkt; Abschießen mit Geschütz wegen Seegangs nicht möglich. Abends englischen Dampfer „Tullochmoor", 3520 T, angehalten und, da See ruhiger, mit Sprengpatronen und Granaten versenkt.

29. einen größeren Dampfer ohne Flagge anzuhalten gesucht und, da er nicht stoppt, beschossen. Dampfer dreht ab und erwidert Feuer mit einem Geschütz von stärkerem Kaliber als das des U-Boots. „U 41" muß Gefecht abbrechen, da eine Kupplung warm läuft. Dampfer entkommt. Nach späterer Feststellung: englischer Dampfer „Ping Suey", 6458 T.

Am 29. ferner eine Probe auf die Rechtmäßigkeit neutraler Abzeichen: einen Dampfer mit norwegischer und einen mit spanischer Flagge sowie einen Segler mit dänischen Abzeichen angehalten, in Ordnung befunden, entlassen. Dann werden in dem verkehrsreichen Gebiet zwischen den Scillies und Ouessant am gleichen Tage noch in fortgesetzter ↑-Tätigkeit nach Kreuzerart versenkt: der portugiesische Dampfer „Cysne",

[1]) Wegen des irrtümlichen Torpedierens hat die deutsche Regierung ihr Bedauern ausgesprochen und ihre Bereitwilligkeit, Schadenersatz zu leisten.

623 T, mit Konterbande, Grubenholz nach England — Ventile geöffnet, Sprengpatrone —, und die englischen Dampfer „Dixiana", 3329 T, und „Glenlee", 4140 T, durch je einen Torpedofangschuß.

Alle 7 Torpedos sind in 5 Tagen verschossen, die 150 Granaten bis auf 8. Daher Rückmarsch. 4. 6. in Helgoland.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 25. 5.—13. 6.

25. von Helgoland, 27. bei Fair Insel.

28. westlich der Hebriden 1 Dampfer mit norwegischer Flagge und 30. westlich Irland 2 weitere zur Untersuchung angehalten, in Ordnung.

31. an irischer Westküste vor der Mündung des Shannon beobachtet; kein Verkehr.

1. 6. an der Südspitze von Irland, nichts in Sicht, weiter nach den Scillies. Dort am 1. und 2. 6. je einen (wertlosen) englischen Fischdampfer, „Victoria", 155 T, und „Hirose", 274 T, durch Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Beide laufen fort, stoppen erst nach Granattreffer, werden mit Sprengpatronen versenkt. Am 2. 6. noch belgischen Fischdampfer „Delta", 220 T, angehalten, mit Artillerie versenkt.

3.—5. in der Mitte des Westausgangs des Englischen Kanals.

Am 3. französischen Dampfer „Penfeld", 793 T, angehalten, durch Torpedofangschuß versenkt; da andere Schiffe in Sicht und wegen Dünung war Anbordschicken eines Sprengkommandos nicht angängig. Danach ↓-Anlauf auf anderen Dampfer; nicht herangekommen, aufgetaucht, um Dampfer mit Geschütz anzuhalten. Dieser eröffnet Feuer. Der U-Bootskommandant geht wieder unter Wasser, „um das Boot nicht einem Zufallstreffer auszusetzen". In gleicher Weise verläuft noch ein Angriff von „U 34": ↓-Anlauf, Versuch ↑ mit Kanone, Dampfer schießt seinerseits, U-Boot läßt von ihm ab. Ein letzter Angriff an diesem Tage auf einen weiteren Dampfer führt zu einem ↓-Torpedofehlschuß.

4. englischen Dampfer „Inkum", 4747 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt; da er nach 1. Treffer nicht sinkt, durch 2. Torpedo, Fangschuß, den Rest gegeben.

5. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge.

Dann Rückmarsch. 2 Torpedos sind nach an Bord, die der Kommandant — befehlsgemäß — für den Heimweg aufspart, für die er jedoch keine Ziele findet.

7. Südküste von Irland; norwegische Bark „Superb", 1515 T, angehalten, Weizen nach England, gesprengt[1]).

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Auf dem weiteren Rückmarsch um die Shetlands noch mehrere Dampfer und Segler mit neutralen Zeichen angehalten, in Ordnung befunden. Sonst kein Zwischenfall.

13. in Helgoland.

„U 35", Kaptlt. Kophamel, 29. 5—23. 6.

29. 5. von Helgoland; 1. 6. bei Fair Insel.

2. 6. westlich der Hebriden Dampfer mit norwegischer Flagge und Bordwandabzeichen. Dampfer „Cubano", 4352 T. Da der Dampfer nach Aussage des Kapitäns erst vor kurzem aus englischem in norwegischen Besitz übergegangen sein soll, die bezüglichen Papiere dem U-Bootskommandanten aber nicht einwandfrei erscheinen, bezweifelt er auch die Richtigkeit der Ladungspapiere. Rauchwolken kommen in Sicht, Untersuchung der Ladung ist daher nicht möglich. Schiff wird nach Verlassen mit Granaten versenkt[1]).

3. ↓-Torpedofehlschuß auf Dreimast-Vollschiff ohne Abzeichen.

4. westlich Irland englischen Segler „George and Mary", 100 T, angehalten, mit Granaten versenkt.

Vom 6. bis 13. Aufenthalt vor dem Südeingang der Irischen See und dem Bristol-Kanal.

6. englischen Segler „Sunlight", 1433 T, angehalten, durch Torpedofangschuß versenkt.

7. norwegischen Dampfer „Trudvang", 1041 T, angehalten; vermeintlich Konterbande, Mineralien von Portugal nach England; mit Granaten versenkt[2]). Danach ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffnete englische Dampfyacht.

8. englischen Dampfer „Strathcarron", 4347 T — ohne Flagge und Abzeichen — durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Dann kurz nacheinander französischen Segler „La Liberté", 302 T, und die englischen Segler „Expreß" und „Susannah", von je 115 T, angehalten und mit Sprengpatronen versenkt.

9. Dampfer ohne Flagge mit Artillerie anzuhalten gesucht, er entkommt jedoch, da „U 35" wegen Ölmaschinenstörung nicht hohe Fahrt laufen kann. Wahrscheinlich englischer Dampfer „Teespool", 4577 T.

10. russisches Vollschiff „Thomasina", 1869 T, angehalten, mit Granaten versenkt.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Prisengerichtliches Urteil erkannte die Versenkung als unrechtmäßig. Schadenersatz wurde geleistet.

12. englische Viermastbark „Crown of India", 2034 T, und norwegischen Segler „Bellglade", 664 T, mit Holz von Kanada nach England, angehalten und mit Geschützfeuer versenkt[1]); in derselben Weise nach Kreuzerart am 13. englischen Dampfer „Hopemount", 3300 T, französischen Segler „Diamant", 324 T, und englischen Dampfer „Pelham", 3534 T, angehalten und mit Granaten, letzteren durch Torpedofangschuß, versenkt.

Mit 2 Torpedos an Bord macht sich „U 35" auf den Heimweg. Der Marsch wird um die Shetlands und nicht um die Orkneys ausgeführt, da der Gezeitenstrom dort gerade entgegenläuft und bei der zufällig sehr großen Sichtigkeit die Bewachung in der Fair Insel-Durchfahrt Aufenthalt verursachen würde. In der Nordsee werden noch einige Handelsschiffe mit neutralen Abzeichen untersucht. Alle werden in Ordnung befunden und entlassen.

23. in Helgoland eingelaufen mit 46 t Treiböl von einem Gesamttreibölvorrat von 83 t.

Bezeichnend für die Kriegsgebietserfahrung ist der Antrag des U-Bootskommandanten, die Boote mit mehr Granaten auszurüsten, nötigenfalls auf Kosten eines Torpedos. „Denn mit einem Torpedo kann nur 1 Schiff versenkt werden, während 50—100 Schuß Artillerie verteilt werden können."

„U 33", Kaptlt. Ganßer, 4.—24. 6.

Der Unternehmung lag folgender Befehl des F. d. U. zugrunde, der auf einer Anweisung des Flottenchefs vom 29. 5. beruhte:

„Verschiedene Nachrichten, zuletzt die Beobachtung von »U 27« auf „der Unternehmung im Mai, lassen erwarten, daß zwischen Hebriden „und Färöer eine feindliche Bewachungslinie ausliegt. »U 27« hat „2 patrouillierende große Hilfskreuzer mehrfach in 59° N, 8° 30′ W „angetroffen. Ebenso werden Bewachungsstreitkräfte zwischen den „Shetlands und Färöer vermutet. Endlich sind des öfteren englische „Linienschiffsverbände östlich und nördlich der Shetlands gemeldet „worden. Westlich und nördlich der Shetlands ist voraussichtlich Schiffs„verkehr mit Kriegsmaterial nach Archangelsk zu erwarten.

„Aufgabe für »U 33«: Das Boot soll Nordspitze Shetlands ansteuern „und von hier aus auf den genannten Linien feindliche Kriegsschiffe fest„stellen und angreifen. Daneben ist bei günstiger Gelegenheit Handels„krieg zu führen."

[1]) Versenkung „Bellglade" durch Prisengericht bestätigt.

4. 6. aus der Ems ausgelaufen.

7.—9. von den Shetlands nach den Färöer und zurück bis westlich der Orkneys, ohne irgendeine Angriffsgelegenheit zu finden.

10. nordwestlich der Hebriden russischen Dampfer „Dania", 2648 T, angehalten, Ladung Kohlen und Kriegsmaterial von Cardiff nach Archangelsk für die russische Marine; mit Granaten versenkt.

12. westlich des Nordeingangs zur Irischen See, nichts in Sicht.

13.—19. nordwestlich der Hebriden; währenddessen am 16. ein nochmaliger, wiederum ergebnisloser Vorstoß nach den Färöer.

Vielfach werden Schiffe mit neutralen Abzeichen angehalten; in jedem Fall ergibt sich, daß die Flagge zu Recht geführt wird und die Ladung nicht zu beanstanden ist.

Am 14. glückt es, einen Norweger mit Konterbande abzufangen. Norwegischer Dampfer „Davanger", 2281 T; Ladung Kriegsmaterial nach Frankreich; nach Prüfen der Papiere und Aussteigen der Besatzung mit Granaten versenkt[1]). Am gleichen Tage kommt abends ein englischer Hilfskreuzer in Schußweite. Torpedofehlschuß.

15. Hilfskreuzer wieder in Sicht, nicht herangekommen.

17. englisches Linienschiff alleinfahrend, 18. Linienschiff und Hilfskreuzer in Sicht; in beiden Fällen nicht auf Schußentfernung herangekommen.

19. Rückmarsch begonnen.

21. in der nördlichen Nordsee norwegischen Dampfer „Sigurd Hund", 453 T, angehalten; Ladung Walöl nach England; wird, als Prise aufgebracht, am 23. in List abgegeben[2]).

24. Emden.

„U 22", Kaptlt. Hoppe, 7.—23. 6.

Das Boot hatte einen geheimen Sonderauftrag: U-Bootsoffiziere, die sich in englischer Kriegsgefangenschaft, unweit der Liverpool-Bucht, befanden, hatten Nachricht geben können, daß sie versuchen würden, aus ihrem Lager zu entkommen, wenn sie von einem U-Boot an einer bestimmten Stelle aufgenommen würden. „U 22" erhielt Befehl, zur verabredeten Zeit in der Irischen See zu sein und bereitzuliegen.

7. aus der Ems ausgelaufen; 9. bei Fair Insel.

11./12. nachts durch den Nord-Kanal der Irischen See.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Schiff und Ladung wurde durch prisengerichtliches Urteil eingezogen.

12. und 13. in der Liverpool-Bucht gemäß Sonderauftrag. Die Erwarteten sind jedoch nicht zur Stelle, da ihnen die Flucht nicht gelungen ist. Danach Beginn der Handelskriegstätigkeit.

14. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge. Anhalten mit Geschütz erscheint nicht möglich wegen Nähe eines bewaffneten Bewachers.

15. ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Dampfer. Benutzen des Geschützes wegen schwerer See nicht möglich. Dann englischen Dampfer „Strathnairn", 4336 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

16. im St. Georgs-Kanal großer Passagierdampfer mit englischer Flagge in Sicht; nicht angegriffen gemäß Befehl: Der erste feindliche Passagierdampfer, der nach dem Kaiserlichen Befehl vom 6. Juni gesichtet und durchgelassen wird. Danach englischen Dampfer „Turnwell", 4264 T, durch Warnungsschuß angehalten. Ein Sprengkommando des U-Boots geht an Bord und bringt 2 Patronen an. Der Kommandant unterläßt es jedoch, sich von der endgültigen Wirkung und dem Sinken des Schiffs zu überzeugen. Der Dampfer hat noch Milfordhaven erreicht. Darauf englischen Küstendampfer „Trafford", 215 T, angehalten und mit Granaten versenkt.

17. abends entschließt sich der Kommandant zur Umkehr in der Erwartung, für seine 5 Torpedos und die nicht stark verbrauchte Geschützmunition noch Verwendung zu finden. Während seines 6tägigen Rückmarsches um Schottland wird aber nur der englische Fischdampfer „Premier", 169 T, am 6. zwischen den Orkneys und Shetlands nach Anhalten mit Granaten versenkt.

23. Emden.

„U 24", Kaptlt. Schneider, 19. 6.—8. 7.

19. aus der Ems ausgelaufen.

20. in der Nordsee 5 norwegische und schwedische Dampfer untersucht, in Ordnung, entlassen.

21. norwegischen Dampfer „Venus", 1095 T, angehalten; Teil der Ladung, Lebensmittel nach England, über Bord werfen lassen. Dampfer entlassen.

22. an Fair Insel vorbei.

23.—25. westlich von Schottland und Irland mehrfach von bewaffneten Fischdampfern angegriffen und beschossen. Der U-Bootskommandant läßt sich jedoch nicht auf ein Gefecht ein, um wohlüberlegt seine Munition für Wichtigeres zu sparen.

26./27. nachts südlich von Irland angekommen.

27. englischen Segler „Edith", 78 T, und englischen Dampfer „Lucena", 243 T, angehalten, mit Granaten versenkt. Dann größeren Dampfer verfolgt, der auf Signal und Schuß nicht stoppt, sondern abdreht und die Küste zu erreichen strebt. Verfolgung muß aufgegeben werden, da herzukommende Bewacher Feuer eröffnen. Marsch in Richtung Bristol-Kanal. 27. nachmittags englischer Dampfer „Indrani", 3640 T, stoppt erst nach erstem Granattreffer. Torpedofangschuß. Da Schiff nicht zu sinken scheint und um Einschleppen durch Bewacher, die sich nähern, zu verhindern, Sinken durch 2. Torpedofangschuß sichergestellt.

28. großer Passagierdampfer der Royal Mail-Linie in Sicht; den abdrehenden Dampfer nicht angegriffen. Wahrscheinlich Dampfer „Orduna", 15 499 T. Zweiter Fall des Durchlassens eines feindlichen Passagierdampfers nach dem Befehl vom 6. Juni.

Bald danach wird „U 24" durch überraschendes, gut gezieltes Geschützfeuer einer bewaffneten Dampfyacht bedenklich gefährdet und zum Tauchen gezwungen. Dann den St. Georgs-Kanal angesteuert und englische Viermastbark „Dumfriesshire", 2622 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt; wegen dauernder Nähe feindlicher Bewachung war Überwasserangriff nicht angängig. In der Abenddämmerung desselben Tages großer Dampfer ohne Kennzeichen in Sicht. Auf das Flaggensignal des U-Boots, das zum Verlassen des Schiffs auffordert, hält er auf das Boot zu, ohne zu stoppen. Als „U 24" Feuer eröffnet, dreht Dampfer ab und sucht mit hoher Fahrt zu entkommen. „Erst nach dem 53. Schuß, nachdem er mindestens 25 Treffer erhalten hat, stoppt der Dampfer und setzt eine weiße Flagge." Englischer Dampfer „Armenian", 8825 T; Torpedofangschuß, und als Schiff nicht zu sinken scheint, noch einen zweiten, der den beabsichtigten Erfolg hat.

29. Dampfer in Sicht, zeigt das oft beobachtete Verhalten englischer Handelsschiffe: auf das Signal des U-Boots dreht der Dampfer ab und geht auf höchste Fahrt. Nach mehreren Granattreffern erst stoppt er und setzt Boote aus. Englischer Dampfer „Scottish Monarch", 5043 T, mit Granaten versenkt.

Dann Rückmarsch.

30. norwegische Bark „Thistlebank", 2411 T, angehalten, Ladung Weizen aus Südamerika nach England, mit Sprengpatrone versenkt[1]).

1. 7. noch südlich Irland englischen Segler „L. C. Tower", 518 T, angehalten, durch Sprengen und Inbrandstecken der Holzladung versenkt; einen anderen Segler ohne Flagge und Neutralitätsabzeichen durch

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

⸗Torpedoschuß versenkt, da Bewachung in der Nähe; italienische Bark „Sardomene", 2000 T[1]). Danach am gleichen Tage englischen Dampfer „Welbury", 3591 T, angehalten und mit Granaten versenkt.

Auf dem Rückmarsch mehrere Handelsschiffe mit neutraler Flagge untersucht, alle unverdächtig.

6. vor dem Skagerrak dänischen Segler „Ellen" angehalten, Holzladung nach England, in Brand gesteckt[2]).

7. Helgoland. 8. in Emden.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 23. 6.—10. 7.

23. 6. von Helgoland. 25. bei Fair Insel.

26. westlich der Orkneys englischen Fischdampfer „Campania", 167 T, angehalten, mit Granaten versenkt.

29. Südspitze von Irland norwegischen Segler „Kotka", 952 T, angehalten, Holz nach England, mit Artillerie versenkt[2]). Am Abend des 29. norwegisches Vollschiff „Cambuskenneth", 1924 T, angehalten. Ladung Weizen nach England. Der mit den Papieren zum U⸗Boot kommende Steuermann ist Deutscher und bittet, ihn und 7 andere Deutsche von der norwegischen Besatzung an Bord des U⸗Boots zu nehmen, um sie vor Internierung in England zu bewahren, die ihnen am Tage vorher das Untersuchungskommando eines englischen Hilfskreuzers in sichere Aussicht gestellt hat. Kaptlt. Forstmann kommt dem Wunsch dieser Leute, in der Mehrzahl Wehrpflichtiger, die sich in Deutschland zum Waffendienst stellen wollen, nach. Die nicht unbeträchtliche Schwierigkeit der Unterbringung in den engen Räumlichkeiten des U⸗Boots wird in Kauf genommen. Der Segler wird, wegen Konterbande, mit Granaten versenkt[2]).

30. südlich Irland englischen Dampfer „Lomas", 3048 T, angehalten, durch Torpedofangschuß versenkt.

30. abends bei Dunkelheit kommt ein Dampfer ohne Kennzeichen in Sicht. Da ein Anhalten des Schiffs bei Nacht inmitten feindlicher Bewachung nicht in Frage kommt und der U⸗Bootskommandant nicht mit Überwassertorpedoschuß angreifen will, folgt er dem Dampfer bis Tagesanbruch, um sicherzugehen, keinen Neutralen abzuschießen. Am 1. 7. morgens wird er angehalten; englischer Dampfer „Gadsby", 3497 T, durch Torpedoschuß versenkt. Die Tätigkeit von „U 39" hat sich inzwischen in das von der Handelsschiffahrt stark befahrene Gebiet Westausgang des

[1]) Aus politischen Gründen ist der Schaden ersetzt worden.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

Englischen Kanals zwischen Scillies und Ouessant hingezogen, wo das Boot bis zum 3. bleibt.

1. 7. englischen Tankdampfer „Caucasian", 4656 T, verfolgt, stoppt nach 3. Treffer, mit Granaten versenkt; englischen Dampfer „Inglemoor", 4331 T, mit Torpedofangschuß. Abends 2 Dampfer gleichzeitig in Sicht; beide durch Warnungsschüsse zum Stoppen und Aussteigen veranlaßt; es sind die englischen Dampfer „Richmond", 3214 T, und „Craigard", 3286 T; der erste wird mit Granaten, der zweite durch Torpedofangschuß angeschossen; wegen Eintritt vollständiger Dunkelheit kann das Sinken nicht mehr beobachtet werden und ist zweifelhaft. Kaptlt. Forstmann hält sein Boot daher über Nacht auf der Stelle und sieht bei Tagesanbruch, daß beide Dampfer noch schwimmen. Durch Öffnen der Bodenventile wird dann das Sinken herbeigeführt.

2. mittags ein Dampfer in Sicht, der nach Warnungsschuß von „U 39" die norwegische Flagge niederholt, die belgische setzt und stoppt. Belgischer Dampfer „Boduognat", 1441 T. Da eine Bewachungsyacht in Sicht kommt, Dampfer durch Torpedofangschuß versenkt.

Danach ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge; aufgetaucht, Verfolgung aufgenommen. Trotz mehrerer Treffer will Schiff nicht stoppen. Verfolgung muß abgebrochen werden, da bewaffnete Yacht eingreift. Der Verfolgte war vermutlich der englische Dampfer „City of Edinburgh", 6255 T, dessen Kapitän wie mancher andere Führer feindlicher Handelsschiffe das Leben seiner Besatzung aufs Spiel gesetzt hat.

2. abends französischen Segler „Hirondelle", 183 T, angehalten, mit Granaten versenkt. Das Anhalten eines weiteren Seglers wird durch Bewacher, die Feuer eröffnen, verhindert.

3. die englischen Dampfer „Renfrew", 3488 T, und „Larchmore", 4355 T, angehalten und mit Granaten versenkt; letzteren wiederum erst durch einige Granattreffer zum Stoppen gezwungen. Am 3. abends norwegische Bark „Fiery Cross", 1448 T, mit Öl nach Le Havre, durch Sprengpatronen versenkt[1]).

Rückmarsch wird beschlossen.

4. beim Ansteuern der irischen Südküste großer Dampfer in Sicht, der für Hilfskreuzer gehalten wird. ↑-Torpedofehlschuß. Der letzte Torpedo ist verschossen.

Auf weiterem Rückmarsch am 4. kommt großer Dampfer in Sicht, der nach Warnungsschuß abdreht. Verfolgung und Feuer eröffnet. Nachdem

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

einige Treffer eingeschlagen sind und Brand entstanden ist, stoppt er und läßt Boote zu Wasser, unterbricht dies jedoch, als 2 Boote ausgesetzt sind, geht von neuem mit hoher Fahrt an und steuert Zickzackkurse. Das Geschütz von „U 39" muß nochmals in Tätigkeit treten; wieder schlagen Granaten auf dem Widerstand leistenden Schiff ein, von dem aus die Besatzung mit Gewehren auf das sich allmählich nähernde U-Boot schießt. Gleichzeitig eröffnet eine Bewachungsyacht, die mit hoher Geschwindigkeit herankommt, Feuer auf „U 39". In diesem Augenblick verschießt das U-Boot seine letzte Granate, und es bleibt Kaptlt. Forstmann nur noch das letzte Mittel der Verteidigung, das Tauchmanöver.

Der hartnäckige Gegner ist der englische Dampfer „Anglo Californian" gewesen, 7333 T, der für militärische Transportzwecke fuhr.

Auf dem weiteren Rückmarsch keine Ereignisse.

10. 7. in Helgoland eingelaufen.

Dauer dieser ergebnisreichen Unternehmung 16½ Tage; davon im Tätigkeitsgebiet südlich Irland und vor dem Westeingang zum Englischen Kanal 6 Tage. Versenkt: 11 feindliche und 2 neutrale Handelsschiffe von zusammen rund 34 000 T; sämtlich in Überwassertätigkeit „nach der Prisenordnung".

„U 20", Kaptlt. Schwieger, 3.—16. 7.

3. die Ems verlassen.

5. die Shetlands gerundet.

8. an der Südküste von Irland angekommen, russische Viermastbark „Marion Lightbody", 2176 T, angehalten, mit Torpedofangschuß versenkt, da der Versuch, mit Granaten den Zweck zu erfüllen, wegen starker Dünung nicht zum Ziel führt.

9. Angriff auf Dampfer von getauchtem U-Boot, da „U 20" zur ruhigen Instandsetzung einer Ölmaschine sich gerade unter Wasser befand. Torpedofehlschuß. Danach ausgeblasen zur Verfolgung des Dampfers, der mit hoher Geschwindigkeit wegläuft. Da das Abkommen mit dem Geschütz durch die heftigen Schlingerbewegungen des U-Boots erschwert ist und die Entfernung bei der überlegenen Geschwindigkeit des Dampfers zunimmt, gibt Kaptlt. Schwieger die Jagd auf.

Nach englischen Angaben kann es wieder der englische Passagierdampfer „Orduna", 15 499 T, gewesen sein, den wenige Tage vorher, am 28. 6., „U 24" ohne Angriffsversuch vorübergelassen hatte. Dem Kommandanten von „U 20" ist das Schiff, durch das Sehrohr betrachtet, nicht als großer Passagierdampfer, sondern als Frachtdampfer von 6000—8000 T

erschienen, eine Täuschung, die wohl dadurch begünstigt wurde, daß das Schiff nur einen Schornstein besaß.

Am gleichen Tage vor dem St. Georgs-Kanal ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge. Dann ausgeblasen und Schiff durch Warnungsschüsse angehalten. Englischer Dampfer „Meadowfield", 2750 T, mit Granaten versenkt, kurz danach englischen Dampfer „Ellesmere", 1170 T, durch Torpedofangschuß, letzteren nach Fluchtversuch, Warnungsschüssen und mehreren Treffern.

9. abends an derselben Stelle Dampfer ohne Flagge durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Außergewöhnlich starke Detonation; Ladung vermutlich Explosivstoffe; Schiff binnen 3 Minuten gesunken. Russischer Dampfer „Leo", 2224 T.

Darauf Rückmarsch. 2 Torpedos sind noch an Bord. Der Kommandant von „U 20" beabsichtigt, das Seegebiet nordwestlich der Hebriden aufzusuchen, wo „U 33" am 17. und 18. 6. die englischen Linienschiffe gesichtet hat. Aber vergeblich. Versenkt wird nur noch am 13. 7. nordwestlich der Shetlands der russische Dampfer „Lennok", 1142 T, durch Geschützfeuer nach Stoppen und Aussteigen der Besatzung.

16. 7. in die Ems zurückgekehrt.

„U 41", Kaptlt. Hansen, 14.—19. 7. und 22.—30. 7.

14. von Helgoland ausgelaufen mit dem Befehl, zum Handelskrieg nach der englischen Westküste zu gehen. Die Unternehmung mußte jedoch vorzeitig schon in der Nordsee abgebrochen werden.

16. in der Mitte der Nordsee etwa in Höhe von Fair Insel russischen Dampfer „Balva", 1165 T, angehalten. Kohlen von England nach Archangelsk; durch Öffnen des Bodenventils und mittels Sprengpatrone versenkt. Am 16. abends bei den Shetlands Angriffsgelegenheit gegen 3 in Sicht kommende englische Kleine Kreuzer. Vergeblicher Torpedoschuß gegen eines der Schiffe auf weite Entfernung. Während des Beobachtens der Torpedobahn durch das Sehrohr wird „U 41" von einem der beiden anderen gerammt[1]), jedoch nicht ernstlich beschädigt. Nur die beiden Sehrohre sind unbrauchbar. Deshalb Rückmarsch.

17. auf dem Heimweg russischen Dampfer „General Radetzky", 2118 T, angehalten, durch Anstecken der Holzladung und Granaten versenkt.

19. Helgoland eingelaufen.

[1]) Nach englischen Quellen hat das Kanonenboot „Speedwell" den Rammstoß ausgeführt.

Nach dem Auswechseln der Sehrohre ging „U 41" am 22. 7. von neuem in See mit dem gleichen Ziel, der Westküste von England; aber auch diese Fahrt konnte infolge eines Zwischenfalls, der auf dem Hinmarsch eintrat, nicht vollendet werden.

24. bei den Shetlands wechselseitiger Funkverkehr mit Kreuzer „Arkona" in der Ems auf 400 sm. — Englischen Dampfer „Grangewood", 3422 T, durch Torpedofangschuß versenkt.

25. westlich der Shetlands Funkempfang von Norddeich auf 520 sm. — Englische Fischdampfer „Emblem", 157 T, „Gadwall", 192 T, „Cydonia", 259 T, „Celtic", 264 T, und „Honoria", 179 T, angehalten und gesprengt. Danach amerikanischen Dampfer „Leelanaw", 1923 T, untersucht; Ladung Flachs von Archangelsk nach England. Schiff wegen Konterbande durch Torpedofangschuß versenkt[1]). Ein Mann der Besatzung, wehrpflichtiger Deutscher, wird auf seinen Antrag an Bord „U 41" behalten.

26. einige Schiffe mit neutraler Bezeichnung untersucht, in Ordnung.

Am 27. vormittags südwestlich der Hebriden einen kleineren Dampfer, der zweifelhaften Eindruck macht, durch Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Der Dampfer eröffnet sogleich Feuer: also ein feindlicher Bewacher. Kaptlt. Hansen dreht ab. In diesem kritischen Augenblick entsteht ein Ruderversager, das Boot beschreibt einen vollen Kreis und hat so auf nahe Entfernung ein Feuergefecht mit dem anlaufenden Dampfer durchzukämpfen. Einen Treffer erhält „U 41" in einen Ölbunker und am Turm einen zweiten Treffer, durch den der Wachoffizier, Lt. z. S. Schmitt, schwer verwundet wird, während drei Granaten von „U 41" beim Gegner einschlagen und dessen Geschütz für kurze Zeit zum Schweigen bringen. „U 41" taucht jetzt, hinterläßt aber aus dem beschädigten Brennstoffbunker an der Oberfläche eine Ölspur, die eine langwierige Verfolgung nach sich zieht. Als Kaptlt. Hansen das Sehrohr zur Umschau ausfährt, ist der hartnäckige Bewacher sofort zur Stelle, fährt gegen das Sehrohr und macht es unbrauchbar. Erst als im Lauf des Nachmittags Seegang aufkommt und die Ölspur verwischt, kommt endlich der Dampfer aus Sicht, das U-Boot kann auftauchen und beginnen, seine Beschädigungen auszubessern. Nur der verletzte Turm des Boots ist nicht so zu dichten, daß er den Druck größerer Wassertiefe aushält. „U 41" ist infolgedessen nicht unbedingt tauchfähig; zum zweitenmal muß das Abbrechen der Unternehmung beschlossen werden.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Der verwundete Wachoffizier Lt. z. S. Schmitt ist noch am Abend dieses Tages seinen Verletzungen erlegen.

28. westlich der Shetlands norwegischen Dampfer „Trondhjems Fjord", 4351 T, untersucht. Aus den Papieren ergibt sich, daß das Schiff erst im Dezember 1914 aus englischem in norwegischen Besitz übergegangen ist. Es wird darum als feindlich behandelt, Besatzung an einen in der Nähe befindlichen norwegischen Segler abgegeben, Dampfer durch Torpedofangschuß versenkt[1]).

30. in Helgoland eingelaufen.

Der Verlust von „U 36", Kaptlt. Graeff, am 24. 7. 15.

Am 17. 7. ging „U 36" von Helgoland in See mit dem Befehl des F. d. U.: In dem Gebiet westlich der Hebriden zwischen 56° und 58° N und 8° bis 10° W in erster Linie gegen feindliche Kriegsschiffe Angriffsgelegenheit suchen, in zweiter Linie Handelskrieg führen.

Während dieser Unternehmung ist „U 36" verlorengegangen. Aus dem späteren Bericht des überlebenden Kommandanten sind die Einzelheiten der Tätigkeit des Boots und seines Untergangs genau bekannt.

Am 19. wurde in der nördlichen Nordsee der norwegische Segler „Nordlyset", 82 T, untersucht, Ladung Grubenholz nach England, Schiff durch Inbrandstecken vernichtet.

21. nachmittags die Nordspitze der Shetlands erreicht, Marsch nach Südwest.

22. westlich der Shetlands russischen Dampfer „Rubonia", 3644 T, mit Kohlen von England nach Archangelsk, durch Sprengpatronen versenkt. Abends ↓-Angriff auf englischen Hilfskreuzer; 2 Torpedoschüsse auf etwa 1500 m gehen fehl, da das Schiff den bei der glatten See deutlich sichtbaren Torpedobahnen ausweichen kann.

23. norwegischen Dampfer „Fimreite", 3819 T, untersucht; Ladung Eisenerze von Kanada nach England; Schiff mit Artillerie versenkt[2]), ebenso der französische Dampfer „Danae", 1504 T, mit Munition und Kriegsgerät nach Archangelsk.

24. morgens das amerikanische Vollschiff „Paß of Balmaha", 1571 T, angehalten. Nach den Papieren des Schiffs war es erst nach Ausbruch des Krieges aus englischem in amerikanischen Besitz übergegangen, daher der Beschlagnahme verfallen. Unter der Führung des Steuermannsmaaten Lamm von „U 36" wurde der amerikanische

[1]) Versenkung durch Prisengericht als rechtmäßig bestätigt.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

Segler nach Cuxhaven eingebracht[1]). Erst dort stellte sich heraus, daß sich bereits ein englisches Prisenkommando, bestehend aus 1 Offizier und 6 Matrosen, an Bord befand, die während des Marsches von den Shetlands bis zum Eintreffen in dem deutschen Hafen versteckt geblieben waren.

Am 22., 23. und 24. wurden ferner von „U 36" westlich der Shetlands die 9 englischen Fischdampfer „Star of Peace", „King Athelstan", „Sutton", „Hermione", „Roslin", „Strathmore", „Cassio", „Anglia" und „Honoria", zwischen 128 und 332 T, sämtlich nach dem Verlassen mit Granaten versenkt.

Am 24. nachmittags wurde in der Nähe der Insel Roma der dänische Dampfer „Luise" angehalten und untersucht. Ein Teil der Ladung wurde auf Befehl des U-Bootskommandanten als Konterbande über Bord geworfen. Währenddessen, gegen 7 Uhr abends, kam ein Dampfer von Größe und Aussehen eines Küstendampfers in Sicht, dessen Flagge nicht zu erkennen war. Kaptlt. Graeff hielt mit „U 36" auf ihn zu, forderte durch Flaggensignal auf, zu stoppen und die Papiere zu schicken, und ließ auf etwa 3000 m einen Schuß als Warnungszeichen vor den Bug des Schiffes schießen. Dieses stoppte und machte sich daran, ein Boot auszusetzen, wobei sich die Entfernung etwas verringerte, als plötzlich von dem Dampfer aus versteckt gewesenen Geschützen ein heftiges Feuer auf das U-Boot eröffnet wurde. Der Kommandant versuchte als einzigen Ausweg, sein Boot beschleunigt unter Wasser zu bringen; da aber „U 36" eines der wenigen Boote war, auf dem die Schnellentlüftung für alle Tauchtanks noch nicht eingebaut war, dauerte das Tauchmanöver ohne vorher getroffene Vorbereitung etwa 3 Minuten. Die Zeit genügte für den Gegner, um auf die nahe Entfernung mehrere Treffer in den Schiffskörper des U-Boots zu erzielen. Kurz vor dem Auftiefegehen schlug dann noch eine Granate in den Turm von „U 36", die den Mann am Ruder tötete und den Kommandanten und den Steuermann verwundete. Durch alle Schußverletzungen des Druckkörpers brachen inzwischen Wassermassen in das Innere des U-Boots ein; es unter Wasser zu einem Angriff schwimmend zu erhalten, war ausgeschlossen. Dem Kommandanten blieb nichts anderes übrig, als das gefechtsunfähige Boot durch Preßluft an die Oberfläche zu bringen. Der Besatzung gelang es noch, durch die Luken das Deck zu erreichen und über Bord zu springen, als auch schon „U 36" versank.

---

[1]) „Paß of Balmaha" und ihre Ladung wurde durch prisengerichtliches Urteil eingezogen. Das Schiff ist später unter dem Namen „Seeadler" als deutscher Hilfskreuzer im Kriege verwendet worden.

Kaptlt. Graeff berichtet dann weiter:

„Der Dampfer stellte aber nach dem Sinken des U-Boots das Feuer „nicht ein, sondern näherte sich und feuerte noch mindestens 15 Minuten „lang mit Artillerie und Gewehren auf die im Wasser Schwimmenden. „Viele der Besatzung fanden dadurch noch den Tod. Währenddessen kam „der dänische Dampfer »Luise« auf uns zu und wollte ein Boot zur Hilfe„leistung zu Wasser lassen. Darauf richtete der Engländer das Feuer auf „ihn in der Annahme, wie wir später hörten, daß der Dampfer ein Vor„ratsschiff für das U-Boot wäre. Erst nach einer halben Stunde kehrte „der englische Dampfer zu der Stelle zurück und ließ ein Boot zu Wasser, „um die Schwimmenden aufzunehmen. Die letzten der Besatzung wurden „etwa eine $^3/_4$ Stunde nach dem Untergang von »U 36« geborgen. Aus „diesem Grunde ist nur die Hälfte des nicht im Boote selbst gefallenen „Teiles der Besatzung gerettet worden."

Der englische Dampfer, der dieses Stück vollbracht hat, war kein Handelsdampfer. Es war das Hilfskriegsschiff der englischen Marine „Prince Charles", in Dienst gestellt nur zu dem Zweck, um auf diese neue Art deutsche U-Boote im Handelskrieg zu vernichten.

In der Nordsee und an der englischen Ostküste.

„U 9", Oblt. z. S. Spieß, 2.—10. 5.

2. Helgoland verlassen zum Handelskrieg in der Nordsee und an der englischen Ostküste zwischen Whitby und Firth of Forth.

3. auf der Dogger-Bank die englischen Fischdampfer „Jolanthe", 179 T, „Hero", 173 T, „Northward-Ho", 180 T, „Progreß", 273 T, nach dem Anhalten mit Sprengpatronen versenkt, die englischen Fischdampfer „Coquet", 176 T, und „Hector", 179 T, durch Öffnen der Ventile und „Bob White", 192 T, durch das 3,7 cm-Geschütz.

In den nächsten 3 Tagen auf dem Wege zur englischen Küste weitere englische Fischdampfer angehalten und versenkt: „Rugby", 205 T, am 4. durch Torpedofangschuß, da bei Seegang nicht möglich, Geschütz zu bedienen oder zum Öffnen der Ventile an Bord zu gelangen; „Straton", 198 T, am 5. durch Öffnen der Ventile; „Merrie Islington", 147 T, durch Torpedofangschuß.

7. an der englischen Küste auf dem Dampferweg ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer mit schwedischen Abzeichen an der Bordwand, aber ohne

Flagge, so daß der Kommandant glaubt, feindliche Nationalität annehmen zu müssen.

8. morgens in der Dunkelheit ↑=Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Kennzeichen. Danach das Schiff in der Dämmerung verfolgt und durch Gewehrschüsse vor den Bug zum Stoppen und Aussetzen der Boote veranlaßt. Englischer Dampfer „Don", 939 T; durch Torpedofangschuß versenkt. Gleichzeitig anderer englischer Dampfer in Sicht. Warnungsschüsse mit dem Gewehr tun wieder ihre Wirkung. Englischer Dampfer „Queen Wilhelmina", 3590 T; durch 2 Torpedofangschüsse versenkt, da einer nicht zu genügen schien.

Da alle Torpedos verschossen, Rückmarsch.

10. in Helgoland.

„U 23", Oblt. z. S. Schultheß, 10.—25. 5.

Einziges Boot seiner Art, bei dem zu dieser Zeit der Einbau des 8,8 cm=Geschützes noch nicht hat durchgeführt werden können.

10. 5. aus der Ems ausgelaufen.

12. an der englischen Ostküste, Nähe von Sunderland, ↓=Angriff auf Dampfer mit norwegischer Flagge und norwegischer Aufschrift auf der Bordwand, den der U=Bootskommandant aber aus unbestimmtem Mißtrauen für englisch hält. Torpedofehlschuß. An demselben Tage werden etwa 20 Dampfer von geringer Größe beobachtet, meist werden neutrale Bordwandabzeichen erkannt, ebenso am 13. vor der Tyne=Mündung. Bei der Lebhaftigkeit des Verkehrs und wegen Mangels eines Geschützes erscheint es nicht möglich, über Wasser heranzugehen, um Nationalität und Ladung festzustellen.

14. bei Farn Insel ↓=Torpedofehlschuß auf verdächtig scheinenden Dampfer mit schwedischer Flagge. Ein anderer Dampfer, mit norwegischer Flagge, bringt „U 23", während das getaucht fahrende Boot in einer Tiefenschwankung bei Seegang mit dem Turm an die Oberfläche kommt, durch eine Kursänderung in Gefahr des Zusammenstoßes. Oblt z. S. Schultheß ist überzeugt, es mit dem Rammversuch eines verkappten feindlichen Schiffes zu tun gehabt zu haben; sein Argwohn wird bestärkt. Dann, weiter nach Norden haltend, vor dem Firth of Forth einen Segler mit norwegischer Flagge angehalten, untersucht, in Ordnung befunden.

15. vor Aberdeen ↓=Angriff auf Dampfer mit dänischer Flagge und dänischer Aufschrift auf der Bordwand, der für feindlich gehalten wird. Torpedotreffer. Schiff gesunken. Wie sich später herausgestellt

hat: dänischer Dampfer „Martha", 1182 T. Starke Bewachung schließt auch hier ↑-Vorgehen des U-Boots aus.

16. Da zeitweise keine Bewachung in Sicht, einen kleinen Dampfer mit norwegischer Flagge mit Warnungsschüssen des Maschinengewehrs angehalten, untersucht, in Ordnung. Abends Marsch nach den Orkneys. Kein Verkehr. — Empfang von der Funkstelle Norddeich auf 450 sm.

19. in Höhe des Moray Firth die englischen Fischdampfer „Chrysolite", 222 T, und „Lucerne", 154 T, mit Sprengpatrone, den englischen Fischdampfer „Crimond", 173 T, durch Öffnen des Maschinenraumventils versenkt.

20. ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffnete Dampfyacht.

21. morgens bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Kennzeichen.

22. südlich des Firth of Forth ↓-Torpedotreffer gegen Dampfer mit norwegischer Flagge, der mit Nordkurs Schottland anzusteuern scheint. Der Kurs spricht in der Vorstellung des U-Bootskommandanten mehr für ein englisches als ein neutrales Schiff; Mißbrauch gerade der norwegischen Flagge anzunehmen, liegt für ihn nach dem Erlebnis vom 14. nahe, für ihn ist kein Zweifel: er hat einen feindlichen Dampfer vor sich. Ein anderer Dampfer kommt hinzu und beginnt den getroffenen, der schwimmend bleibt, in Schlepp zu nehmen. Darauf wird ein 2. Torpedo geschossen, der aber fehlgeht. Die Torpedolaufbahn ist gesehen worden, der Schlepper wirft die Leine los, entfernt sich und läßt den anderen zurück. „U 23" taucht auf, schickt Leute auf das Schiff, das dann durch Sprengen und Öffnen der Ventile zum Sinken gebracht wird: norwegischer Dampfer „Minerva", 3735 T. Der hilfeleistende ist der norwegische Dampfer „Iris" gewesen.

Die diplomatische Erledigung des Falles endet damit, daß die deutsche Regierung ihr Bedauern über den „Mißgriff" des U-Bootskommandanten ausspricht und Schadenersatz zusagt.

Am 22. tritt „U 23" den Rückmarsch an und läuft am 25. in die Ems ein.

Zu den beiden letzten Unternehmungen, von „U 23" und „U 9", ist zu bemerken, daß auch für diese Boote, ebenso wie für „U 36" (29. 4. bis 12. 5.), der Befehl des Flottenkommandos vom 11. Februar über das Vorgehen gegen Handelsschiffe mit neutralen Abzeichen noch nicht aufgehoben war[1]).

[1]) Vgl. S. 85.

„U 28", Kaptlt. Frhr. v. Forstner, 13.—17. 5.

Das Boot hatte den Auftrag, zum Handelskrieg nach der englischen Westküste zu gehen. Infolge einer schweren Maschinenstörung kam die Fahrt jedoch über die nördliche Nordsee nicht hinaus. Keine Ereignisse.

„U 16", Oblt. z. S. Hillebrand, 24. 5.—2. 6.

24. von Helgoland ausgelaufen.

26. in der Nordsee, in Höhe des Skagerraks, dänischen Dampfer „Betty", 2109 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Erst nach dem Schuß werden auf nächste Entfernung Flagge und Bordwandabzeichen erkannt[1]). Am gleichen Tage Segler ohne Flagge und Abzeichen durch ↓-Torpedoschuß versenkt; Nationalität und Name sind nicht ermittelt worden.

28. in Höhe des Moray Firth russischen Schoner „Mars", 251 T, angehalten, Grubenholz nach England, durch Inbrandstecken vernichtet. Rettungsboot mit Proviant versehen und zur Küste geschleppt.

30. vor dem Firth of Forth Dampfer ohne erkennbare Flagge und Abzeichen durch ↓-Torpedoschuß versenkt: dänischer Dampfer „Soeborg", 2108 T[2]).

Danach kommt ein englisches Linienschiffsgeschwader, gesichert durch Kreuzer und Zerstörer, in Sicht. Beobachtung und Tiefensteuerung des U-Boots wird durch starke Dünung erschwert. Unter ungünstigen Schußbedingungen um 6.18 Uhr Nm. Torpedoschuß gegen eins der 9 Linienschiffe in etwa 56° N, 0° 22′ W. Fehlschuß.

Im Laufe des 31. zwischen Firth of Forth und Skagerrak 10 Dampfer mit teils dänischer, teils schwedischer Flagge angehalten. Alle wurden bezüglich Nationalität und Ladung in Ordnung befunden.

2. 6. Helgoland eingelaufen.

„U 19", Kaptlt. Kolbe, 29. 5.—12. 6.

29. aus der Ems ausgelaufen mit der Aufgabe: zunächst Aufklärungstätigkeit für den nach Norden gehenden Hilfskreuzer „Meteor", danach Handelskrieg an der englischen Ostküste. Entsprechend Marsch längs der norwegischen Küste bis etwa 61° Breite, dann am 31. 5. die Orkneys angesteuert. Dort am 2. 6. dänischen Segler „Salvador", 165 T, an-

[1]) Für das irrtümlich versenkte Schiff ist Schadenersatz geleistet worden.
[2]) Schadenersatz, da irrtümlich versenkt, geleistet.

gehalten, Holz nach England. Durch Sprengen und Inbrandstecken vernichtet[1]).

3. in Höhe der Orkneys die englischen Fischdampfer „Chrysoprasus", 119 T, „Dogberry", 214 T, „Kathleen", 92 T, „Ena May", 90 T, „Strathbran", 163 T, angehalten und teils durch Sprengen, teils mit Granaten, ferner englischen Dampfer „Iona", 3344 T, durch Torpedofangschuß, nach Anhalten mit Geschütz, versenkt.

4. englische Fischdampfer „Cortes", 174 T, „Evening Star", 120 T, „Ebenezer", 113 T, „Petrel", 182 T, „Explorer", 156 T, in derselben Weise wie am 3. versenkt, ferner englischen Dampfer „Dunnet Head", 343 T, durch Torpedofangschuß nach Anhalten durch Warnungsschuß. Da 2 Zerstörer herbeikommen, steuert „U 19" jetzt Peterhead an.

5. russischen Segler „Adolf", 169 T, angehalten und mit Granaten versenkt, danach die englischen Fischdampfer „Persimon", 255 T, „Gazehound", 138 T, „Curlew", 134 T, „Bardolph", 215 T, „Japonica", 145 T, ebenfalls, nach Verlassen, mit Granaten; ebenso am 6. die englischen Fischdampfer „Arctic", 169 T, und „Dromio", 208 T.

8. einen Fischdampfer beobachtet, der verdächtig erscheint; in seiner Nähe wird plötzlich das Sehrohr eines feindlichen U-Boots bemerkt, das offensichtlich mit dem Fischdampfer zusammen als eine Falle für deutsche U-Boote ausgelegt ist. „U 19" weicht rechtzeitig aus. — Dann noch am 8. ↓-Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer.

10. morgens bei Dunkelheit Dampfer ohne Abzeichen durch ↑-Torpedoschuß versenkt. Wie sich später herausstellte, war es der norwegische Dampfer „Svein Jarl", 1136 T[2]). Am 10. abends bei Dunkelheit wiederum einen unkenntlichen Dampfer auf die gleiche Art versenkt; Nationalität und Name ist nicht bekanntgeworden.

11. Rückmarsch wegen Störungen an den Ölmaschinen und der Akkumulatorenbatterie.

Da „U 19" das erste U-Boot mit Dieselmaschinen gewesen war und diese bei langer Erprobung eine besonders starke Beanspruchung vor der Frontdienstaufnahme durchgemacht hatten, war die Maschinenanlage nicht

---

[1]) Da die Ladung nicht als Konterbande angesehen wurde, ist Schadenersatz geleistet worden.

[2]) Schadenersatz wurde von der deutschen Regierung geleistet, dabei aber das dringende Verlangen ausgesprochen, daß die norwegischen Handelsschiffe nachts durch beleuchtete Abzeichen kenntlich gemacht würden.

voll leistungsfähig. Vor einer Grundinstandsetzung konnte das Boot daher auch nicht zu einer Unternehmung nach der englischen Westküste herangezogen werden. —

Während des Rückmarsches am 11. auf der Dogger-Bank die englischen Fischdampfer „Waago", 154 T, und „Plymouth", 165 T, mit den letzten von den 160 Granaten versenkt. 12. in Emden eingelaufen.

Der Verlust von „U 14", Oblt. z. S. Hammerle, am 5. 6. 15.

Am 31. 5. trat „U 14", das nach der Beschädigung durch die Fliegerbombe in Zeebrügge von Anfang Februar bis Ende April zur Instandsetzung auf der Werft gelegen hatte, mit neuem Kommandanten und zum großen Teil neuer Besatzung seine erste Unternehmung von Helgoland aus an. An Bord eingeschifft war der Chef der I. U-Halbflottille, Kaptlt. Mühlau. Auf Anweisung des Flottenchefs sollte „U 14" vor dem Firth of Forth Angriffsgelegenheit auf englische Kriegsschiffe suchen, die in letzter Zeit dort öfter gemeldet worden waren, daneben Handelskrieg in der Nordsee und an der englischen Ostküste führen.

Von dieser Fahrt ist „U 14" nicht zurückgekehrt. Aus dem Bericht, den Kaptlt. Mühlau nach Beendigung seiner Gefangenschaft eingereicht hat, ist folgendes über die Unternehmung und ihr Ende bekannt:

Auf dem Wege nach dem Firth of Forth wurden in der Nordsee einige neutrale Schiffe angehalten, untersucht und entlassen. Bei den dazu notwendigen Manövern zeigte sich, daß die neue Besatzung in der Handhabung des Boots noch nicht genügend sicher war. Der Halbflottillenchef ordnete daher an, daß „U 14" nicht vor den Firth of Forth und nicht an die englische Ostküste in die starke feindliche Bewachung hineingehen, sondern in der freien Nordsee in Höhe des Skagerraks Handelskrieg führen sollte. Am 2. 6. wurde ein Dampfer ohne Flagge und Abzeichen durch ↓-Torpedoschuß und am 3. abends bei Dunkelheit ein Dampfer ohne beleuchtete Kennzeichen durch ↑-Torpedoschuß versenkt. Die Namen dieser Schiffe haben nicht festgestellt werden können, das Sinken ist aber einwandfrei beobachtet worden.

Am 5. morgens sichtete „U 14" in Höhe von Peterhead bei diesigem Wetter einen Fischdampfer, den der U-Bootskommandant auf vorsichtige Entfernung durch einen Warnungsschuß aus dem 3,7 cm-Geschütz anzuhalten suchte. Der Fischdampfer eröffnete sofort Feuer, so daß das U-Boot in Anbetracht seines schwachen Geschützkalibers und seiner unzureichenden ↑-Geschwindigkeit tauchen mußte. Während dieses Manövers wurde das Boot infolge eines Bedienungsfehlers an der Entlüftung einer vorderen

Tauchtankgruppe stark achterlastig, blieb mit dem Bug an der Oberfläche hängen und war nicht auf Tiefe zu bringen. Währenddessen waren noch mehrere bewaffnete Fischdampfer dazugekommen, die vorher bei der herrschenden Unsichtigkeit nicht bemerkt worden waren. Dem gemeinsamen Feuer der feindlichen Geschütze gelang es sehr bald, auf nächste Entfernung Treffer in das Vorschiff des bewegungslosen U-Boots zu erzielen und es tauchunfähig zu machen. „U 14" mußte aufgegeben werden, die Besatzung konnte gerade noch ihr sinkendes Boot verlassen. Die englischen Fischdampfer nahmen die Schwimmenden auf. Nur der Kommandant wurde vermißt. Oblt. z. S. Hammerle muß mit „U 14" in die Tiefe gegangen sein.

„U 25", Kaptlt. Wünsche, 6.—9. 6.

„U 25" war am 23. 4. zur Nordseefront getreten, nachdem es vorher den Ostseestreitkräften zur Verfügung gestanden hatte.

6. 6. aus der Ems ausgelaufen. Der Befehl des F. d. U. für das Boot lautete:

„Wegen Beschränkung des Handelskriegs — durch den Befehl des Admiralstabs vom 1. 6. nach der Entscheidung des Kaisers betreffend »Lusitania« — soll »U 25« vor dem Firth of Forth und östlich davon Aufstellung nehmen gegen englische Kriegsschiffe. Gleichzeitig Vorgehen gegen englische Handelsschiffe."

7. auf der Dogger-Bank englische Fischdampfer „Pentland", 204 T, „Nottingham", 165 T, „Velocity", 186 T, und „Saturn", 183 T, angehalten und — durch Granaten, Sprengpatrone oder Öffnen der Ventile — versenkt, danach den norwegischen Dampfer „Glittertind", 717 T, durch Torpedofangschuß nach Prüfung der Papiere; Grubenholz nach England[1]). Die Rettungsboote werden vom U-Boot nach der Küste geschleppt.

8. unter der englischen Küste zwischen Newcastle und Firth of Forth starker Schiffsverkehr, nur kleinere Dampfer, meist skandinavische Flagge. ↓-Anlauf gegen größeren Dampfer; nicht geschossen, da schwedische Abzeichen erkannt. Anschließend Angriff auf einen anderen Dampfer angesetzt, der für Engländer gehalten wird. Plötzlich heftige Erschütterung des unter Wasser auf Angriffstiefe steuernden Boots, das am Sehrohr gerammt wird, aber sonst unbeschädigt bleibt. Beim nächsten Rundblick durch das 2. Sehrohr wird ein Zerstörer in unmittelbarer Nähe gesehen.

[1]) Prisengericht bestätigte die Versenkung wegen Konterbande als gerechtfertigt.

Der U-Bootskommandant bildet sich aber nach der Gesamtlage die Ansicht und berichtet entsprechend, daß der Rammstoß von dem Dampfer mit den schwedischen Abzeichen ausgeführt worden sein müsse und daß dieser demnach feindliche Dampfer unter Benutzung des neutralen Deckmantels mit dem Zerstörer zusammengearbeitet habe.

Wegen Ausfalls des Hauptsehrohrs tritt „U 25" den Rückmarsch an, während dessen am 9. auf der Dogger-Bank die englischen Fischdampfer „Castor", 182 T, „Cardiff", 163 T, „Tunisian", 211 T, und „James Leyman", 197 T, angehalten und mit Granaten versenkt werden.

9. abends in Emden.

Zuverlässige Nachricht hat nach dem Kriege ergeben, daß die Annahme von Kaptlt. Wünsche bezüglich des vermeintlichen feindlichen Dampfers mit den schwedischen Abzeichen eine irrige gewesen ist. „U 25" ist am 8. 6. von dem englischen Zerstörer „Moy" gerammt worden, der das Sehrohr des U-Boots während des Anlaufs auf den Dampfer bemerkt hatte.

„U 17", Kaptlt. Walther, 8.—22. 6.

8. von Helgoland ausgelaufen zum Handelskrieg östlich des Firth of Forth. Auf dem Marsch durch die Nordsee am 9. und 10. mehrere Dampfer mit schwedischen, norwegischen, dänischen Abzeichen untersucht, alle in Ordnung. Am 10. beim Anhalten eines dänischen Seglers durch 2 bewaffnete Bewachungsfischdampfer gestört und zum Tauchen gezwungen. ↓-Torpedoschuß gegen einen der Bewacher geht fehl.

11.—18. im befohlenen Tätigkeitsgebiet.

12. englischen Dampfer „Desabla", 6047 T, ohne Flagge, durch Warnungsschüsse mit dem 3,7 cm-Geschütz angehalten; da er durch Torpedofangschuß nicht sinkt, Leute an Bord geschickt, Schiff durch Öffnen des Bodenventils und Sprengpatronen zum Sinken gebracht. Dann dänischen Segler „Cocos", 85 T, angehalten, Holz nach England, durch Inbrandstecken vernichtet[1]).

15. englischer älterer Panzerkreuzer in Sicht, nicht auf Schußentfernung herangekommen. Sonst in diesen Tagen mehrfach Zerstörer und andere bewaffnete Bewacher; aber fast kein Handelsschiffsverkehr.

18. Dampfer ohne Flagge und Abzeichen durch Signal und Warnungsschuß angehalten. Englischer Dampfer „Ailsa", 876 T; durch Öffnen des

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

Bodenventils und Anstecken der Holzladung versenkt. Sogleich rückt starke Bewachung aus dem Firth of Forth heran.

19. Rückmarsch.

20. 3 englische Panzerkreuzer in Sicht; auf größere Entfernung, da das Boot nicht schnell genug nahe herankommen kann, unter ungünstigen Bedingungen 2 Torpedoschüsse, die fehlgehen.

22. Helgoland eingelaufen.

Kommandant berichtet: Sehr starke feindliche Gegenwirkung vor dem Firth of Forth erstreckt sich bis etwa 60 sm von der Küste nach See zu. Fast gar kein Handelsverkehr dort. Bei dem ausnehmend guten Wetter konnte die Unternehmung auf 15 Tage ausgedehnt werden. Die Grenze der Leistungsfähigkeit ist damit aber für das Maschinenpersonal erreicht, das durch die häufigen Störungen an den empfindlichen Petrolmotoren am meisten angestrengt wird.

„U 32", Kaptlt. Frhr. v. Spiegel, 12.—24. 6.

Wegen Unsicherheit seiner Ölmaschinen, die einer Grundinstandsetzung bedürfen, kann das Boot nur in der Nordsee, nicht an der englischen Westküste verwendet werden.

12. ausgelaufen aus der Ems. Befohlenes Tätigkeitsgebiet zwischen Skagerrak und Schottland. Angriffsziele: in 1. Linie Kriegsschiffe, in 2. Linie Vorgehen gegen Handelsschiffe.

13.—22. in der befohlenen Wartestellung.

19. gegen englischen Kleinen Kreuzer Torpedofehlschuß. Tiefensteuerung war durch starke Dünung erschwert. Sonst im Laufe dieser Tage eine Reihe von Handelsschiffen mit neutralen Abzeichen untersucht. Alle unverdächtig, keine Konterbande.

22. dänischen Dampfer „K i e w", 1115 T, untersucht; Ladung Stückgüter, die zum Teil Konterbande sind. Schiff als Prise nach List aufgebracht[1]).

24. Wilhelmshaven.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 15. 6.—1. 7.

Befehl: Aufstellung nehmen in der Nordsee zwischen 56° und 57° N, 0° und 1° 30′ O gegen feindliche Kriegsschiffe, Gelegenheit zum Handelskrieg ausnutzen.

15. von Helgoland.

---

[1]) Urteil des Prisengerichts: Dampfer freigegeben, Teil der Ladung beschlagnahmt.

19. an Ort und Stelle angelangt. Am gleichen Tage englischer Großer Kreuzer in Sicht, nicht zu Schuß gekommen. Sonst in lebhaftem Schiffsverkehr mehrere Neutrale angehalten, nichts zu beanstanden.

20. während des Untersuchens eines schwedischen Dampfers wieder der englische Kreuzer in Sicht. Torpedotreffer; älterer englischer Panzerkreuzer „Roxburgh". Da der Torpedo aber weit vorn getroffen hat, kann das Schiff noch mit ziemlich hoher Fahrt Kurs nach der englischen Küste durchhalten und den Hafen erreichen.

Nach diesem Angriff verläßt Kaptlt. Valentiner seine Stellung, da er annimmt, daß nach dem Torpedotreffer dort einstweilen der Schiffsverkehr aufhören wird; statt dessen der Plan, an der schottischen Küste und weiter bei den Orkneys und Shetlands Handelskrieg zu führen.

21. nochmals ein feindlicher Kreuzer in Sicht, nicht herangekommen. Abends in Höhe des Moray Firth englischen Dampfer „Carisbrook", 2352 T, der erst nach dem ersten Treffer gestoppt und dann seine Flagge gesetzt hat, mit Granaten versenkt.

22. russischen Segler „Leo Usikanpunski", 269 T, nach dem Verlassen mit Granaten versenkt. Dann 2 Dampfer mit dänischen Abzeichen untersucht, entlassen.

23. in Höhe der Südspitze der Shetlands norwegischen Dampfer „Truma", 1557 T, Ladung Grubenholz nach England, mit Sprengpatrone und Granaten versenkt[1]).

23./24. in stiller, heller, nordischer Nacht wird östlich der Shetlands eine ganze Flottille von 15 englischen Fischdampfern in weniger als 5 Stunden mit einigen Granatschüssen beseitigt: die Fischdampfer „Ugiebrae", „Elisabeth", „Josephine", „Uffa", „Four", „Research", „Lebanon", „Viceroy", „Primrose", „Quiet Waters", „Vine", „J. M. u. S.", „Star of Bethlehem", „Piscatorial" und „Monarda", je 80—150 T groß. Ein übriggelassener Dampfer nimmt die Leute der anderen auf.

24. englischen Fischdampfer „Commander", 149 T, mit Granaten versenkt. Besatzung an anderen Fischdampfer abgegeben.

25.—29. vorwiegend neblig. Dadurch jede Tätigkeit auf dem Heimweg ausgeschlossen.

1. 7. in Helgoland.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Der Verlust von „U 40", Kaptlt. Gerhard Fürbringer, am 23. 6. 15.

Am 24. 2. 15 war „U 40" in Dienst gestellt, am 9. 6. 15 zur Front getreten.

18. 6. zur ersten Unternehmung von Helgoland ausgelaufen und nicht zurückgekommen.

Über die Art der Vernichtung des Boots bestand schon bald danach Gewißheit. Der spätere Bericht des überlebenden Kommandanten gibt in Übereinstimmung mit den amtlichen englischen Angaben folgendes an:

Am 23. 6. vormittags, nachdem sich bis dahin auf der Fahrt nichts ereignet hat, hält „U 40" etwa 60 sm östlich des Firth of Forth in ungefähr 56° 43′ N, 1° 5′ W einen einzelnen Fischdampfer an. Dieser setzt sein Boot aus; das U-Boot wartet, gestoppt liegend, in der Nähe. Sonst ist weithin nichts in Sicht. Alles sieht harmlos aus. Es ist aber der als Hilfskriegsschiff und U-Bootsfalle ausgerüstete englische Fischdampfer „Taranaki", den „U 40" vor sich hat, der das englische U-Boot „C 24" unter Wasser mit sich schleppt und so auf den Angriff eines deutschen U-Boots lauert. Telephonisch hört der englische U-Bootskommandant, was oben vor sich geht. Der listige Anschlag glückt. „U 40" wird von einem Torpedo in der Mitte getroffen und geht sofort mit der ganzen im Innern des Boots auf ihrem Posten befindlichen Besatzung unter. Nur der Kommandant, der Wachoffizier, Oberleutnant zur See Stobbe, und der Bootsmannsmaat der Wache Beizen, die sich auf dem Turm befanden, kamen mit dem Leben davon und wurden aufgenommen.

„U 25", Kaptlt. Wünsche, 28. 6.—12. 7.

Rücksicht auf die unsicheren Maschinen von „U 25" verbietet, gleich „U 19" und „U 32", die Entsendung nach der Westküste Englands.

28. aus der Ems ausgelaufen.

Aufgabe: Wartestellung nehmen vor dem Moray Firth, Angriffsgelegenheit suchen gegen feindliche Seestreitkräfte, die dort öfter gemeldet worden sind, und Handelskrieg führen.

Auf dem Marsch durch die Nordsee am 29./30. einige Handelsschiffe mit neutralen Flaggen angehalten, unverdächtig.

30. in Nähe von Aberdeen Kleiner Kreuzer in Sicht, nicht herangekommen.

1. 7. vor dem Moray Firth Torpedofehlschuß auf englischen Kleinen Kreuzer.

4. englischen Segler „Sunbeam", 132 T, angehalten, mit Granaten versenkt.

8. Rückmarsch angetreten, nachdem die Stellung am Moray Firth etwa eine Woche lang ergebnislos innegehalten worden und außer der mehr oder weniger starken Bewachung durch Zerstörer, Fischdampfer und bewaffnete Yachten wohl hie und da ein kleiner neutraler Dampfer oder Segler in Sicht gekommen war, aber kein lohnendes Angriffsziel irgendwelcher Art.

Am 8. auf dem Rückweg russischen Dampfer „Anna", 2000 T, durch Torpedofangschuß versenkt, auf die gleiche Art auch den englischen Dampfer „Guido", 2093 T.

9. norwegischen Dampfer „Nordaas", 1111 T, angehalten, Kohlen von England nach Rußland, mit Granaten versenkt[1]). Rettungsboote nach der englischen Küste hin geschleppt.

11. an der Westküste der Dogger-Bank die englischen Fischdampfer „Syrian", 176 T, und „Hainton", 156 T, nach Verlassen mit Granaten versenkt. Zwischendurch dort Artilleriegefecht mit bewaffneten Fischdampfern, denen „U 25" jedoch schließlich ausweicht.

12. in Emden.

„U 19", Kaptlt. Kolbe, 14.—19. 7.

14. von Emden ausgelaufen mit dem Befehl: In der Nähe von Kap Wrath Gelegenheit suchen zum Angriff auf Kriegsschiffe und zum Beobachten des Kriegsschiffsverkehrs zwischen West- und Nordküste Schottlands, den Hebriden, Orkneys und Shetlands; auf Hin- und Rückweg Handelskrieg führen.

Die Unternehmung kam in ihrem Hauptteil nicht zur Ausführung, da „U 19" infolge technischer Störung schon vor dem Verlassen der Nordsee umkehren mußte.

14./15. auf dem Marsch nach Norden 6 Dampfer mit nordischen Abzeichen untersucht, keine Konterbande, als unverdächtig entlassen.

15. norwegischen Dampfer „Vega", 1203 T, angehalten; Ladung Stahlblöcke für Granaten und andere Konterbande nach England. Kaptlt. Kolbe läßt die Ladung über Bord werfen; danach am 16. norwegischen Dampfer entlassen.

16. nachmittags auf große Entfernung ein feindlicher Großer Kreuzer in Sicht, keine Angriffsgelegenheit.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

17. Da die Leistung der Akkumulatorenbatterie in bedenklichem Maße nachgelassen hat, glaubt der Kommandant die Unternehmung nicht weiter durchführen zu können und tritt von Höhe der Shetlands den Rückmarsch an.

19. in Emden.

Der Verlust von „U 23", Oblt. z. S. Schultheß, am 20. 7. 15.

„U 23" ist am 17. 7. aus der Ems ausgelaufen zum Handelskrieg an der englischen Westküste. Auf dem Marsche ist das Boot bereits am 20. in der nördlichen Nordsee vernichtet worden. Oblt. z. S. Schultheß hat später, nach Rückkehr aus seiner Kriegsgefangenschaft, über die letzte Fahrt und den Verlust von „U 23" berichtet.

Am 19. und am 20. morgens auf dem Weg durch die Nordsee mit Kurs auf Fair Insel 4 Dampfer mit norwegischer Flagge untersucht, als unverdächtig und in Ordnung entlassen. Schiffsort am 20. um 8 Uhr Vm. etwa 100 sm östlich von Kirkwall.

Um 8.40 Uhr Vm. am 20. kam ein einzelner Fischdampfer in Sicht, der durch Warnungsschuß angehalten wurde. Über das, was folgt, schreibt Oblt. z. S. Schultheß:

„Da das Aussetzen des Bootes sehr langsam vor sich ging, wurden „2 Granaten über den Dampfer hinweg gefeuert. Dieser hatte mittler„weile die norwegische Flagge gesetzt, und als das Boot des Dampfers „ablegte, war »U 23« etwa 2000 m ab. Bewaffnung oder Verdächtiges war „an dem Fischdampfer nicht zu bemerken. Plötzlich wurde Steuerbord „querab von »U 23« ein U-Bootssehrohr gesichtet, in 250 m Abstand. In „demselben Augenblick sah man den Blasenschwall zweier Torpedoschüsse. „»U 23« drehte mit höchster Fahrt auf das U-Boot zu, um einen Ramm„stoß zu versuchen und gleichzeitig den Torpedobahnen auszuweichen. Der „erste Torpedo ging 1 m hinter dem Heck von »U 23« vorbei, der zweite „traf etwa in Höhe des Geschützes hinter dem Turm. Durch die Torpedo„detonation wurde die Geschütz- und die Turmbesatzung teils über Bord, „teils an Deck geschleudert. »U 23« sank in wenigen Sekunden mit dem „Heck zuerst schnell in die Tiefe und riß die Besatzung mit. Ein Teil der „Besatzung des Geschützes und des Turmes und auch 2 Mann aus der „Zentrale schwammen dann auf, zum Teil verwundet. . . . Mittlerweile „hatte das englische U-Boot, das sich als »C 27« herausstellte, ausgeblasen, „hielt in den Schwarm der Schwimmer hinein und bemühte sich, möglichst „viele aufzufischen. Auch der Fischdampfer kam heran, jetzt mit englischer „Kriegsflagge, und beteiligte sich am Rettungswerk."

Der englische Fischdampfer „Princeß Marie José" war von dem Kommandanten des englischen U-Boots „C 26" geführt worden. Der Dampfer und das geschleppte „C 27" haben sich der gleichen Einrichtung bedient, die der englische Fischdampfer „Taranaki" und das U-Boot „C 24" am 23. 6. als Falle zum Vernichten von „U 40" verwendet hatten.

„U 6", Oblt. z. S. Lepsius, 17.—30. 7.

17. von Helgoland ausgelaufen mit dem Befehl, zwischen Skagerrak und Firth of Forth auf feindliche Kriegsschiffe zu fahnden sowie Handelskrieg zu führen.

19. im Tätigkeitsgebiet angelangt, schwedischen Segler „Capella", 422 T, Grubenholz nach England, durch Sprengen und Inbrandstecken vernichtet[1]). Besatzung an Bord des U-Boots genommen und an schwedischen Dampfer abgegeben.

21. schwedischen Dampfer „Germania", 1064 T, Ladung zum Teil Konterbande, und norwegischen Dampfer „Anvers", 860 T, Holz nach England, als Prisen aufgebracht[1]); ferner die schwedischen Segler „Madonna", 455 T, und „Fortuna", 202 T, beide mit Grubenholz nach England, in Brand gesteckt[1]).

23. die beiden Prisendampfer in List abgegeben und am 24. zum Fortsetzen des Unternehmens wieder ausgelaufen.

25. die 3 norwegischen Segler „P. G. Harbitz", 674 T, „Harboe", 388 T, und „Sognedalen", 644 T, sämtlich mit Grubenholz nach England, in Brand gesteckt[2]).

Am 26. 7. entging „U 6" knapp der Gefahr einer englischen U-Bootsfalle wie der, welcher „U 40" am 23. 6. und „U 23" am 20. 7. zum Opfer gefallen waren: Ein Fischdampfer näherte sich unauffällig dem beobachtenden „U 6". Am Heck eine unkenntliche Flagge. Bauart wie englische Vorpostendampfer. Sonst nichts Auffälliges. Als Oblt. z. S. Lepsius im Begriff ist, die Nationalität des Dampfers festzustellen, sieht er in der Nähe den Turm eines U-Boots die Oberfläche durchschneiden. Gleichzeitig dreht der vermeintliche Fischer auf „U 6" zu und eröffnet das Feuer. Durch schnelles Tauchen entzieht sich „U 6" dem Angriff.

26. den schwedischen Dampfer „Emma", 687 T, und die 3 dänischen Segler „Neptunus", 143 T, „Elna", 78 T, „Maria", 173 T,

[1]) Versenken von „Capella", „Madonna" und „Fortuna" wurde durch Prisengericht bestätigt; „Germania": Teil der Ladung beschlagnahmt, Schiff freigegeben; „Anvers": Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

[2]) Das Versenken der drei Segler wurde durch Prisengericht bestätigt.

sämtlich mit Grubenholz oder anderer Holzart nach England, in Brand gesteckt[1]). Für die Besatzungen dieser und der vorher erwähnten wurde durch Abgabe an andere neutrale Schiffe gesorgt.

29. wegen Erschöpfung des Brennstoffvorrats Rückmarsch.

30. Helgoland eingelaufen.

Im ganzen sind von „U 6" auf dieser Fahrt, einschließlich der versenkten und als Prisen aufgebrachten, 41 Handelsschiffe, darunter 21 Dampfer, mit neutraler Bezeichnung untersucht worden; in keinem Falle hat sich Ordnungswidriges herausgestellt.

„U 16", Oblt. z. S. Hillebrand, 18.—22. 7.

18. von Helgoland ausgelaufen mit gleichem Auftrag wie „U 6".

20. Auf dem Marsch in der Nordsee ein Dampfer in Sicht, norwegische Flagge im Großtopp, sonst keine Neutralitätsabzeichen. „U 16" hält auf ihn zu und hißt Signal: Stoppen! Dampfer läuft mit hoher Fahrt weiter und wird verfolgt. Auf etwa 1200 m herangekommen, läßt Oblt. z. S. Hillebrand einen Schuß aus dem 5 cm-Geschütz vor den Bug des Schiffes schießen. In diesem Augenblick eröffnet der Dampfer aus 2 Geschützen, die vorher verdeckt gewesen sind, Feuer auf das U-Boot und erzielt gleich mit der ersten Salve einen Treffer am Turm. Erst jetzt wird die norwegische Handelsflagge niedergeholt und an ihrer Stelle die englische Kriegsflagge gesetzt.

„U 16" dreht ab, nimmt mit seinem kleinen Kaliber das Gefecht zunächst an und kann mit 8 Schuß 2 Treffer verzeichnen. Gelegenheit, einen Torpedoschuß anzubringen, gibt der bewegliche Gegner aber nicht. In seiner bedenklichen Lage zieht Oblt. z. S. Hillebrand vor, zu tauchen, wird dabei von neuem getroffen, gelangt jedoch noch schnell genug auf Tiefe. Die üblichen heftigen Tiefenschwankungen nach überstürztem Tauchmanöver folgen, der Turm bricht durch die Oberfläche, sogleich treten die Geschütze des Dampfers, fast auf Steinwurfweite, wieder in Tätigkeit; doch nicht lange bietet das U-Boot sich als Ziel, dann fällt es auf den Grund. 76 m Wassertiefe. Wider Erwarten hält der Bootskörper die unfreiwillige Druckprobe aus, die 3 Treffer der feindlichen Geschütze haben nicht durchgeschlagen. Als dann geraume Zeit nach dem Lösen vom Grunde durch das Sehrohr Umschau gehalten wird, ist nichts mehr in Sicht.

Um vor weiterer Verwendung die volle Gefechtsbereitschaft des

[1]) Prisengericht bestätigte das Versenken des Dampfers „Emma" und der drei dänischen Segler.

U-Boots wiederherzustellen, bricht der Kommandant diese Unternehmung ab.

22. in Helgoland eingelaufen.

Wie später bekanntgeworden ist, war das Schiff, mit dem sich „U 16" in etwa 57° N 3° W im Gefecht befunden hatte, der englische Trawler „Quickly", der, im Dienst der englischen Marine, ebenso wie der Dampfer „Prince Charles", durch den am 24. 7. „U 36" vernichtet wurde, zu dem besonderen Zweck des Anlockens und Überrumpelns deutscher U-Boote ausgerüstet worden war. „Q-Schiffe" wurden in England diese militärisch besetzten und militärisch geführten Hilfskriegsschiffe genannt, die gerade in der ersten Zeit ihres Auftretens Erfolge aufzuweisen hatten, solange die U-Bootskommandanten auf die neue Art der Kriegführung nicht gefaßt waren. In wenigen Wochen, vom 23. 6. bis 24. 7., waren nun schon 3 U-Boote, „U 40", „U 23" und „U 36", die Beute von Q-Schiffen geworden; 3 andere, „U 19" (8. 6.), „U 16" (20. 7.) und „U 6" (26. 7.), waren an der Gefahr dicht vorbeigegangen. Auch die Art des Verlustes von „U 14" (5. 6.) und das Gefecht von „U 41" (27. 7.) waren übereinstimmende Merkmale einer feindlichen Abwehr, die sich gegen die Überwassertätigkeit der U-Boote im Handelskrieg richtete.

9. Die UB-Boote der U-Flottille Flandern von Mitte Mai bis Ende Juli 1915. Der Weg durch die Dover-Straße.

Die U-Flottille Flandern hatte, wie gezeigt war, in den ersten Wochen ihrer Tätigkeit damit begonnen, gegen den Handelsverkehr zwischen Holland und der Themse vorzugehen. Nachdem gleich bei den ersten Unternehmungen 2 feindliche Dampfer und unmittelbar darauf irrtümlich 2 neutrale versenkt worden waren, hatten die 15 anschließenden Fahrten der U-Boote, vom 19. 4. bis 19. 5., nicht einen einzigen Erfolg im Handelskrieg gebracht. Auf dem beobachteten Schiffahrtswege zeigte sich fast ausschließlich die neutrale Flagge. Ein Untersuchen jedoch, ob Flaggenmißbrauch unterliefe und ob unter neutraler Flagge Mengen von Kriegskonterbande nach London gingen, war mit den unzulänglich kleinen Booten nicht möglich und aus Gründen, die genannt sind, von dem Flottillenchef untersagt. Dazu bestand seit dem 18. 4. der Kaiserliche Befehl, daß irrtümliches Versenken von Neutralen vermieden werden müsse. Die Folge dieses Befehls war, daß seit diesem Zeitpunkt, bis Ende September, kein neutrales Handelsschiff mehr durch einen Flandern-Torpedo versenkt worden ist. Der Handelskrieg der U-Flottille Flandern aber erlahmte, und es wurde nahezu zur Regel, daß die UB-Boote unverrichteter Sache nach Zeebrügge zurückkehrten.

Am 3. Mai schrieb Admiral v. Schröder dem Chef des Admiralstabs:

„Die Meldungen sämtlicher in den beiden letzten Wochen ausgelaufenen „U-Boote ergeben übereinstimmend, daß sich der gesamte Handelsverkehr „zwischen Holland und England ausschließlich unter holländischer Flagge „abspielt, und zwar ist der Verkehr ein so außerordentlich reger, daß bei „weiterer Schonung der unter holländischer Flagge fahrenden Dampfer der „Druck auf den Handelsverkehr durch die U-Boote nicht mehr in einem „annehmbaren Verhältnis steht zu den Gefahren, denen unsere U-Boote „ausgesetzt sind. . . . Unsere militärischen Interessen erfordern demnach „eine Unterbindung dieses Dampferverkehrs durch Versenken auch der unter „neutraler Flagge im Kriegsgebiet fahrenden Dampfer, soweit nicht be-

„sondere Vereinbarungen einzelne Dampfer schützen. Es wird gebeten, „den politischen Stellen gegenüber in diesem Sinne vorstellig werden „zu wollen."

Am 28. Mai nochmals im gleichen Sinne:

„Nach Meldungen von UB-Booten sind in der Zeit vom 23. bis „26. Mai zwischen Noord-Hinder Feuerschiff und der Themse sowie in den „Fahrwassern der Themse gesichtet:

„am 23. Mai 28 Dampfer mit neutralen Abzeichen, davon 25 mit holländischen Farben, außerdem 2 ohne Flagge,

„am 24. Mai 15 Dampfer mit neutralen Abzeichen, davon 10 mit holländischen Farben, 2 ohne Flagge, 1 kleiner englischer Dampfer,

„am 25. Mai 28 Dampfer, davon 25 mit holländischen Farben, 3 ohne Flagge,

„am 26. Mai etwa 25 Dampfer mit holländischen Abzeichen.

„Da mir geeignete Streitkräfte — große Torpedoboote, Kreuzer — „zum Durchsuchen der Dampfer und Prüfen ihrer Nationalität fehlen, so „ergibt sich ohne weiteres aus den obigen Zahlen, daß bei Beibehaltung „des augenblicklich angeordneten Verfahrens für den U-Handelskrieg eine „Wirkung nicht zu erwarten ist.

„. . . Der Zeitpunkt rückt immer näher, wo sich der Einsatz unserer „U-Boote im Handelskrieg mit Rücksicht auf die zu erwartenden geringen „Erfolge nicht mehr lohnt. . . ."

Der Ausweg, auf den Admiral v. Schröder hiermit hinwies, das Versenken aller Schiffe mit neutraler Flagge, mit anderen Worten der uneingeschränkte U-Bootskrieg, war politisch zur Zeit ein Ding der Unmöglichkeit. Zwar die Front hatte mit dem Unterbinden der neutralen Zufuhr nach England als einer unerläßlichen Vorbedingung des U-Bootshandelskrieges gerechnet. Was aber aus den Verhandlungen des Admiralstabs und seines damaligen Chefs, des Admirals v. Pohl, herausgekommen war, sah nur den Angriff auf die feindliche Schiffahrt vor und hatte dies in der Fassung der Erklärung vom 4. Februar vor der Welt unzweideutig ausgesprochen. Jetzt konnte der nachfolgende Chef des Admiralstabs, Admiral Bachmann, auf die Vorstellungen des Kommandierenden Admirals des Marinekorps nur erwidern:

„Die dargelegten militärischen Gründe, die für eine schärfere Hand„habung des U-Bootskrieges sprechen, erkenne ich durchaus an. Zu meinem „lebhaften Bedauern schließt zur Zeit die Gesamtlage jedoch die Möglichkeit „aus, bei den politischen Stellen diese Forderungen durchzusetzen."

„sondere Vereinbarungen einzelne Dampfer schützen. Es wird gebeten, „den politischen Stellen gegenüber in diesem Sinne vorstellig werden „zu wollen."

Am 28. Mai nochmals im gleichen Sinne:

„Nach Meldungen von UB-Booten sind in der Zeit vom 23. bis „26. Mai zwischen Noord-Hinder Feuerschiff und der Themse sowie in den „Fahrwassern der Themse gesichtet:

„am 23. Mai 28 Dampfer mit neutralen Abzeichen, davon 25 mit holländischen Farben, außerdem 2 ohne Flagge,

„am 24. Mai 15 Dampfer mit neutralen Abzeichen, davon 10 mit holländischen Farben, 2 ohne Flagge, 1 kleiner englischer Dampfer,

„am 25. Mai 28 Dampfer, davon 25 mit holländischen Farben, 3 ohne Flagge,

„am 26. Mai etwa 25 Dampfer mit holländischen Abzeichen.

„Da mir geeignete Streitkräfte — große Torpedoboote, Kreuzer — „zum Durchsuchen der Dampfer und Prüfen ihrer Nationalität fehlen, so „ergibt sich ohne weiteres aus den obigen Zahlen, daß bei Beibehaltung „des augenblicklich angeordneten Verfahrens für den U-Handelskrieg eine „Wirkung nicht zu erwarten ist.

„. . . Der Zeitpunkt rückt immer näher, wo sich der Einsatz unserer „U-Boote im Handelskrieg mit Rücksicht auf die zu erwartenden geringen „Erfolge nicht mehr lohnt. . . ."

Der Ausweg, auf den Admiral v. Schröder hiermit hinwies, das Versenken aller Schiffe mit neutraler Flagge, mit anderen Worten der uneingeschränkte U-Bootskrieg, war politisch zur Zeit ein Ding der Unmöglichkeit. Zwar die Front hatte mit dem Unterbinden der neutralen Zufuhr nach England als einer unerläßlichen Vorbedingung des U-Bootshandelskrieges gerechnet. Was aber aus den Verhandlungen des Admiralstabs und seines damaligen Chefs, des Admirals v. Pohl, herausgekommen war, sah nur den Angriff auf die feindliche Schiffahrt vor und hatte dies in der Fassung der Erklärung vom 4. Februar vor der Welt unzweideutig ausgesprochen. Jetzt konnte der nachfolgende Chef des Admiralstabs, Admiral Bachmann, auf die Vorstellungen des Kommandierenden Admirals des Marinekorps nur erwidern:

„Die dargelegten militärischen Gründe, die für eine schärfere Hand„habung des U-Bootskrieges sprechen, erkenne ich durchaus an. Zu meinem „lebhaften Bedauern schließt zur Zeit die Gesamtlage jedoch die Möglichkeit „aus, bei den politischen Stellen diese Forderungen durchzusetzen."

Einen anderen Weg hätte es wohl noch gegeben, der so gut wie ganz ungestörten gewaltigen Seezufuhr nach der Hauptstadt des Inselreichs beizukommen, indem man nämlich das Marinekorps mit den Seestreitkräften ausstattete, deren es bedurfte und die Admiral v. Schröder seit langem und immer wieder forderte. Aber die Seestreitkräfte — große U-Boote, große Torpedoboote und Kreuzer — wurden vom Chef des Admiralstabs nach wie vor bei der Flotte in der Nordsee belassen.

So sind die folgenden rastlosen, aber wenig von Erfolg gekrönten Anstrengungen der U-Flottille Flandern ein Kennzeichen ihrer schwachen Rüstung.

In den Hoofden, vor und nördlich der Themse bis Ende Juni.

Skizze Nr. 3 S. 66/67.

„UB 6", Oblt. z. S. Haeker.

18.—22. 5. Erkundung des Südzugangs zu den Downs. Die Fahrt erbrachte einen Überblick über die ausgelegte Kriegsbezeichnung, die Art der Bewachung, den minen- und netzfreien Dampferweg sowie Anhaltspunkte dafür, wo das Seegebiet durch Sperren nicht befahrbar war.

31. 5.—3. 6. Handelskrieg vor der Themse bis Tongue Feuerschiff. Reger Dampferverkehr von den Downs in die Themse und an der Themsemündung vorbei nach Norden. Starke Bewachung dort von Zerstörern und Fischdampfern in Suchgruppen. Fast nur neutrale Flaggen. Am 1. 6. englischen Dampfer „S a i d i e h", 3303 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Sobald nach dem Schuß mit dem Sehrohr Rundblick genommen wird, 4 Zerstörer, große Zahl von Fischdampfern und 1 Luftschiff an der Wrackstelle.

10.—13. 6. Handelskrieg bei Noord-Hinder. Nur Neutrale gesichtet. Kein Ergebnis.

„UB 2", Oblt. z. S. Werner Fürbringer.

Als einziges der kleinen B-Boote auf dem Seewege aus der Nordsee am 10. 5. in Zeebrügge eingetroffen. In schwerer See dabei Boot gut bewährt.

18.—22. 5. nach Noord-Hinder.

20. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge.

26.—30. 5. nach Maas Feuerschiff. Kommandant berichtet: „Von 33 gesichteten Dampfern nur 2 ohne Flagge, alle anderen neutrale Bezeichnung. Es scheint aber, daß es sich bei Dampfern, die zwar eine neutrale

Flagge führen, bei denen aber auf den Bordwänden die neutralen Abzeichen fehlen, meistens um englische Dampfer handelt."

7.—10. 6. zwischen Noord-Hinder und Galloper.

9. und 10. die 6 Lowestofter Fischkutter „Edward", „Quivive", „Britannia", „Welfare", „Laurestina" und „Intrepit" durch Sprengpatronen versenkt, je rund 50 T.

16.—20. 6. bei Maas Feuerschiff. Nur Neutrale, kein Ergebnis.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck.

21.—25. 5. nach der Themsemündung.

22. in der Nähe von Tongue Feuerschiff unter Wasser, abends bei Dunkelheit über Wasser nach Osten abgelaufen, um über Nacht die Akkumulatorenbatterie aufzuladen, am 23. bei Tage wieder nach Westen ↓ vorgestoßen. An beiden Tagen schwere Dünung aus Nordost.

Aus dem Bericht des Kommandanten:

„Mit der Annäherung an flaches Wasser (bei Tongue Feuerschiff sind bei Niedrigwasser nur 14 m Wassertiefe) macht sich die kurze, abgehackte See bei Nordostwind sehr störend auf die Tiefensteuerung bemerkbar. Auf Sehrohrtiefe (Kiel auf etwa 9 m) ließ sich das Boot mit sparsamer Fahrt nicht mehr halten und wurde mehrmals ganz herausgeworfen. In der Nähe mehrere bewaffnete Fischdampfer. . . . Die Unternehmung hat gezeigt, daß ein Vorstoß in die Themsemündung bei Seegang nicht durchführbar ist. Bei glatter See und sichtigem Wetter dagegen macht ein Vorstoß bis in Gegend von Tongue Feuerschiff keine großen Schwierigkeiten." — Immerhin ist zu bedenken, daß der U-Bootskommandant inmitten der durch zahlreiche aufmerksame Zerstörer, Fischdampfer und andere Fahrzeuge ausgeübten Bewachung den lebhaften Schiffsverkehr zu beobachten, unter den neutralen Flaggen nach feindlichen Schiffszielen zu suchen und gleichzeitig bei Strom und Nähe von Sänden seinen Schiffsort mit genügender Sicherheit durch Sehrohrbeobachtung zu bestimmen hat. — Am 23. in Schußnähe beobachtet: 7 Holländer, 4 Dänen, 2 Norweger, 1 Grieche.

5.—9. 6. der gleiche Auftrag.

5. und 6. sehr unsichtig, zeitweise dicker Nebel. 7. vor der Themse das gleiche Bild wie früher; zeitweise gleichzeitig in Sicht 11 Dampfer, 3 Zerstörer, mehrere Fischdampfergruppen. Spiegelglatte See. Abends hinter 3 größeren neutralen Dampfern 1 feindlicher; belgischen Dampfer „Menapier", 1886 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

Flagge führen, bei denen aber auf den Bordwänden die neutralen Abzeichen fehlen, meistens um englische Dampfer handelt."

7.—10. 6. zwischen Noord-Hinder und Galloper.

9. und 10. die 6 Lowestofter Fischkutter „Edward", „Quivive", „Britannia", „Welfare", „Laurestina" und „Intrepit" durch Sprengpatronen versenkt, je rund 50 T.

16.—20. 6. bei Maas Feuerschiff. Nur Neutrale, kein Ergebnis.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck.

21.—25. 5. nach der Themsemündung.

22. in der Nähe von Tongue Feuerschiff unter Wasser, abends bei Dunkelheit über Wasser nach Osten abgelaufen, um über Nacht die Akkumulatorenbatterie aufzuladen, am 23. bei Tage wieder nach Westen ↓ vorgestoßen. An beiden Tagen schwere Dünung aus Nordost.

Aus dem Bericht des Kommandanten:

„Mit der Annäherung an flaches Wasser (bei Tongue Feuerschiff sind bei Niedrigwasser nur 14 m Wassertiefe) macht sich die kurze, abgehackte See bei Nordostwind sehr störend auf die Tiefensteuerung bemerkbar. Auf Sehrohrtiefe (Kiel auf etwa 9 m) ließ sich das Boot mit sparsamer Fahrt nicht mehr halten und wurde mehrmals ganz herausgeworfen. In der Nähe mehrere bewaffnete Fischdampfer. . . . Die Unternehmung hat gezeigt, daß ein Vorstoß in die Themsemündung bei Seegang nicht durchführbar ist. Bei glatter See und sichtigem Wetter dagegen macht ein Vorstoß bis in Gegend von Tongue Feuerschiff keine großen Schwierigkeiten." — Immerhin ist zu bedenken, daß der U-Bootskommandant inmitten der durch zahlreiche aufmerksame Zerstörer, Fischdampfer und andere Fahrzeuge ausgeübten Bewachung den lebhaften Schiffsverkehr zu beobachten, unter den neutralen Flaggen nach feindlichen Schiffszielen zu suchen und gleichzeitig bei Strom und Nähe von Sänden seinen Schiffsort mit genügender Sicherheit durch Sehrohrbeobachtung zu bestimmen hat. — Am 23. in Schußnähe beobachtet: 7 Holländer, 4 Dänen, 2 Norweger, 1 Grieche.

5.—9. 6. der gleiche Auftrag.

5. und 6. sehr unsichtig, zeitweise dicker Nebel. 7. vor der Themse das gleiche Bild wie früher; zeitweise gleichzeitig in Sicht 11 Dampfer, 3 Zerstörer, mehrere Fischdampfergruppen. Spiegelglatte See. Abends hinter 3 größeren neutralen Dampfern 1 feindlicher; belgischen Dampfer „Menapier", 1886 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

16.—21. 6. nach Kentish Knock, Ausgang der Themse nach Norden. An die beiden einzigen gesichteten englischen Dampfer nicht auf Schußnähe herangekommen. Sonst nur Neutrale. Zu erkennen war, daß der Dampferweg mehrmals am Tage von Bewachern mit N e t z e n abgesucht wurde.

„UB 13", Oblt. z. S. Becker.

22.—26. 5. Nordausgang der Themse, zwischen Long-Sand und Sunk Feuerschiff.

23. viel Wind, Versagen des Kreiselkompasses, nach dem Seegang gesteuert. 24./25. an Ort und Stelle. Unter den Neutralen nur 1 Dampfer mit englischer Flagge, 1 ohne Flagge; nicht herangekommen. Starke Gegenwirkung, die das Boot bei Tage dauernd unter Wasser zwang.

31. 5.—4. 6. derselbe Auftrag.

Am 1. 6. englisches Linienschiff der „King Edward"-Klasse von Norden in die Themse einlaufend, begleitet von 3 Zerstörern; nicht herangekommen. Sonst an diesem Tage gezählt: 15 Zerstörer, 1 Luftschiff, 25 Dampfer, davon 3 ohne Flagge, keine Schußmöglichkeit. Am 2. 6.: 3 Zerstörer, 8 Fischdampfer, 24 Handelsdampfer, soweit auszumachen, nur neutrale Flaggen.

16.—19. 6. nach Shipwash Feuerschiff. Am 17. bei Outer Gabbard ↓-Torpedoschuß auf bewaffneten Fischdampfer. Der U-Bootskommandant will die Detonation zweifelsfrei wahrgenommen haben. Das Sinken ist jedoch nicht beobachtet worden. Englische Listen geben den Verlust nicht an. Der Fall ist nicht aufzuklären gewesen.

19. in sehr starkem neutralen Dampferverkehr englischen Dampfer „D u l c i e", 2033 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

„UB 5", Oblt. z. S. Smiths.

22.—26. 5. zwischen Galloper und Outer Gabbard.

23./25. auf dem Dampferweg. Tiefensteuerung durch schwere Dünung behindert, so daß 2 Anläufe auf Dampfer ohne Flagge nicht zum Schuß führen. Sonst nur Neutrale.

5.—7. 6. nach Kentish Knock. Viel Nebel. Kein Ergebnis.

16.—20. 6. zwischen Noord-Hinder und Galloper. Nur Neutrale, kein Erfolg.

„UB 12", Oblt. z. S. Nieland.

24.—27. 5. nach Noord-Hinder.

Am 25. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge. Sonst an diesem Tage 13 Dampfer mit holländischer Flagge, am 26. wurden 25 Dampfer mit holländischer Flagge festgestellt; andere Flaggen nicht zu sehen.

12.—16. 6. nach Long-Sand Feuerschiff. In der Zeit vom 13. abends bis 15. nachmittags 40 Stunden unter Wasser. „Trotzdem in dieser Zeit nur 2 Minuten ventiliert wurde, hat die Besatzung gut ausgehalten." — Mehrfach feindliche U-Boote gesichtet. Schiffsverkehr nur von Neutralen.

21.—26. 6. nach Kentish Knock.

22. an befohlener Stelle, englischer Kleiner Kreuzer in Sicht, Angriff mißlingt, da das Sehrohr in starkem Seegang unterschneidet.

23. schwere See. 24. unsichtig, Navigation zwischen den Sänden kaum möglich. Neutrale Flaggen an allen Tagen, wie immer, zahlreich.

„UB 17", Oblt. z. S. Wenninger.

22.—23. 5. nach Noord-Hinder.

Am 23. je ein ↓-Torpedofehlschuß auf 2 Dampfer ohne Flagge.

29. 5.—2. 6. nach Galloper Feuerschiff. Kurz nach dem Auslaufen aus Zeebrügge bei Wielingen Feuerschiff Fliegerangriff auf „UB 17". Bombe fällt 100 m vom Boot. Am 1. 6. auf dem Dampferweg bei Galloper Begegnung mit einem feindlichen Zerstörer, der ein Suchgerät schleppt. U-Boot geht auf den Grund, wird von dem Schleppgerät gefaßt, legt sich 12° über, kommt aber wieder frei. Schraubengeräusche entfernen sich.

2. 6. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge.

8.—12. 6. zwischen Noord-Hinder und Galloper. Nur Neutrale; kein Ergebnis.

21.—26. 6. nach Shipwash.

22. englischer Kleiner Kreuzer, nicht heranzukommen.

23. ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffneten Fischdampfer.

24. in regem Schiffsverkehr Anlauf gegen Dampfer mit englischer Flagge, nicht in Schußnähe gelangt. Sonst häufig unsichtig.

25. Im Dampferweg dicht unter der Küste bei Orfordneß gerät „UB 17" während Unterwasserfahrt in ein Netz, bleibt hängen, nimmt bei Maschinengang abwechselnd starke Vor- und Achterlastigkeit an. Um

das Boot wegen der Nähe feindlicher Bewachung nicht an die Oberfläche kommen zu lassen, wird es durch Fluten auf den Grund gedrückt. Nach etwa einer Stunde gelingt es, durch Vorwärtsgang mit größter Maschinenkraft das Netz zu durchreißen und freizukommen.

„UB 4", Oblt. z. S. Groß.

3 Unternehmungen nach Maas Feuerschiff: 31. 5.—5. 6.; 11.—15. 6. und 23.—26. 6. Alle ohne Ergebnis und ohne Ereignisse. Nur Neutrale. Zuweilen Nebel.

„UB 16", Oblt. z. S. Hans Valentiner.

1.—5. 6. nach Noord-Hinder.

Am 3. und 4. die englischen Fischkutter „E. & C.", „Boy Horace" und „Economy" durch Sprengpatrone versenkt. Sonstige Tätigkeit durch Nebel verhindert.

10.—15. 6. nach Shipwash Feuerschiff.

12. in regem Schiffsverkehr englischen Dampfer „Leuctra", 3027 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

13. in Höhe von Lowestoft gegangen, da bei Shipwash nach der Schiffsversenkung die Gegenwirkung zu stark wird. Bis auf $1^1/_2$ sm an die englische Küste unter Wasser herangesteuert. Nur Neutrale.

14. Rückmarsch wegen schwerer See.

21.—25. 6. nach Lowestoft und Great Yarmouth.

22. schon an der englischen Küste. Reger Schiffsverkehr. ↓-Torpedofehlschuß auf Engländer, vermutlich englischer Dampfer „Herbert Fisher", 938 T. Tiefensteuerung erschwert durch Dünung auf 12 m Wassertiefe. Daher weiter von der Küste abgehalten.

23. Wieder lebhafter Verkehr, zum Teil Dampfer mit englischer Flagge, jedoch meist so dicht unter der Küste, daß Wassertiefe bei der Grundsee für das U-Boot nicht ausreicht. Nachmittags eine Schußgelegenheit: englischer Dampfer „Tunisiana", 4220 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

Am 24. das gleiche Vorgehen von „UB 16"; ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Dampfer.

Der Kommandant hatte versuchsweise, trotz des engen Raums, einen dritten Torpedo an Bord gehabt.

Ergebnis vom 18. 5.—26. 6.

29 Fahrten von 9 UB-Booten. 14 von 59 in das Kriegsgebiet getragenen Torpedos verschossen, davon 6 Treffer (einer von diesen unsicher). Versenkt 5 feindliche Dampfer, 1 bewaffneter Fischdampfer (unsicher); außerdem 9 feindliche Fischkutter.

Der Vorstoß der U-Flottille Flandern in die Dover-Straße, Ende Juni/Anfang Juli.

Skizze Nr. 4 S. 151.

Als Anfang April der Führer der U-Boote der Hochseestreitkräfte zu der Überzeugung gekommen war, daß das Durchfahren der Dover-Straße eine zu große Gefahr für die U-Boote der Flotte bedeutete, hatte der Chef der U-Flottille Flandern, Kapitänleutnant Bartenbach, sogleich erkannt, daß es sich hier um eine Frage handelte, die Flandern in hohem Maße anging: Die Bedeutung Flanderns als U-Bootsstützpunkt hing ganz wesentlich davon ab, ob die Straße Dover—Calais tatsächlich als gesperrt für U-Boote zu betrachten war oder nicht. Wenn vor dieser Linie haltgemacht wurde, war der Hauptwert von Flandern dahin. Nur durch den Nachweis, daß die U-Boote ohne ernste Gefahr hindurchkommen und in den Englischen Kanal eindringen konnten, ließ sich der weitere Ausbau Flanderns zu einem Stützpunkt ersten Ranges für den U-Bootskrieg vertreten.

Sobald daher die ersten Unternehmungen der UB-Boote in den Hoofden und vor der Themse ein abschließendes Urteil über ihre Leistungsfähigkeit ergeben hatten, faßte Kapitänleutnant Bartenbach die Aufgabe, die er sich gestellt hatte, an. Eine Reihe von Nachrichten — aufgefangene englische Funksprüche, Beobachtungen neutraler Handelsschiffe — lag vor, aus denen ein ungefähres Bild von den feindlichen Absperrungsmaßnahmen in der Dover-Straße gewonnen werden konnte. Danach war mit einem ausgedehnten Netzgebiet, ausgefüllt durch verankerte oder auch geschleppte Netze unbekannter Art mit Anzeigevorrichtungen gegen U-Boote, zwischen Dover—Folkestone auf der englischen und Calais—Gris Nez auf der französischen Seite, zu rechnen. Gerüchtweise verlautete ferner von einem schweren verankerten Stahlnetz quer über die Enge von Folkestone bis Gris Nez. Von Minen in der tiefen, stark strömenden Rinne war nichts Bestimmtes bekannt. Sicher aber war, daß unter der englischen und der französischen Küste eine Lücke für die Schiffahrt freigelassen sein mußte. An einer der beiden Küsten entlang den Durchweg zu suchen, war nahe-

liegend. Als der nähere Weg für die Flandern-U-Boote und der ruhigere, weil weniger von Handelsschiffen befahren, konnte nur der an Calais und Gris Nez vorbei eingeschätzt werden. Darauf baute Kapitänleutnant Bartenbach seinen Plan auf, über den er in seinem Kriegstagebuch vom 21. 6. 15 folgende Überlegungen niedergeschrieben hat:

„Es erscheint mir von großer Bedeutung für die Wirkung des U-Boots-„krieges, wenn es gelingt, die bisher als gesperrt gemeldete Straße „Dover—Calais zu durchqueren.

„Nach den vorliegenden Meldungen scheint es möglich, an der franzö-„sischen Küste dicht unter Calais und Gris Nez im Dampferweg durchzu-„kommen, entweder bei Nacht aufgetaucht oder bei Tage untergetaucht. „Wenn dieser Weg wegen zu starker Bewachung nicht möglich ist, dann „ist es höchstwahrscheinlich möglich, auf großer Tiefe fahrend, unter den „Netz- und Minensperren durchzukommen, denn es ist unwahrschein-„lich, daß schwere verankerte Netze quer zur Stromrichtung über die ganze „Strecke Dover—Calais oder South Foreland—Gris Nez gelegt sind. Der „Strom würde eine ganz ungeheure, schwere Verankerung der Netze er-„fordern.

„Minensperren bieten für ein auf großer Tiefe (30 m) fahrendes Boot „keine allzu große Gefahr.

„Durch Anzeige- (Indikator-) Netze wird ein U-Boot bei Tage zwar „verraten, bei Nacht ist es nicht unmöglich, sich aus solchen Netzen nach „dem Auftauchen zu befreien. Die U-Boote werden zu diesem Zweck mit „Drahtscheren ausgerüstet.

„Beabsichtigt ist daher, zunächst durch ein U-Boot den Durchfahrtsweg „bis Boulogne feststellen zu lassen; westlich von Boulogne ist mit Sperren „nicht mehr zu rechnen. Nach dem Eingang der Aufklärungsmeldung dieses „Bootes soll dann mit 3—4 Booten gleichzeitig in der Kanalstrecke zwischen „Kap d'Antifer und Dover auf beiden Seiten versucht werden, den „Dampferverkehr zu stören. »UB 6« erhält den Befehl, den Vorstoß und „die Erkundung im Kanal zu unternehmen."

„UB 6", Oblt. z. S. Haeker, 21.—23. 6.

21. 6. mittags von Zeebrügge ausgelaufen mit dem Befehl: „Den Weg durch die Sperren zwischen der englischen und französischen Küste bis Boulogne feststellen. Handelskrieg führen vor Boulogne, nur wertvoll scheinende Handels- und Kriegsschiffe angreifen!"

Der Kommandant beschließt, dicht unter der französischen Küste in der vermutlich für Schiffsverkehr freien Fahrstraße unter Ausnutzung des Ge-

zeitenstroms in der Dunkelheit seinen Weg zu suchen, solange wie möglich über Wasser, um schnell vorwärtszukommen und um den Strom der Akkumulatorenbatterie nur für dringendes Tauchen zu sparen.

21. nachmittags das englische Minengebiet nördlich der Ruytingen-Bank durchkreuzt; keine Mine bemerkt. Windstärke 1—2. So sichtig, daß vom U-Boot dicht an der französischen Küste die Kreidefelsen von Dover nachmittags und abends dauernd in Sicht sind. Abends wegen eines Zerstörers kurze Zeit getaucht. Bei Beginn der Dunkelheit wieder ausgeblasen und den Nachtmarsch über Wasser an Calais vorbei ausgeführt (Skizze Nr. 4). Keine Bewachungsstreitkräfte über Nacht getroffen. Sämtliche Feuer und Bojen brennen, bis auf Calais, von dem nur die Ansteuerungsfeuer und die Molen zu sehen sind. Die Stadt selbst ist in Dunkelheit gehüllt. Auch die Feuer an der englischen Küste brennen bis auf die von Dover und Folkestone. Daher während der Nachtfahrt dauernd die Möglichkeit, durch Peilungen den Standort zu bestimmen. Die Lage einiger bis dahin unbekannter Leuchtbojen genau festgestellt, aus deren Anordnung Schlüsse zu ziehen sind auf die Grenzen des Indikatornetzgebietes sowie das Südende der am meisten gefürchteten Folkestone—Gris Nez-Netzsperre. Auch aus den Bewegungen einzelner Dampfer ist zu erkennen, welche Kurse unbedenklich sind. Für alle diese grundlegenden Beobachtungen eine helle, ruhige Mondscheinnacht.

Am 22. um 3.47 Uhr morgens ist Boulogne erreicht; wegen beginnender Helligkeit muß unter Wasser gegangen werden, um ungesehen zu bleiben. Die Reede von Boulogne durch das Sehrohr beobachtet; 2 kleine Frachtdampfer nur und 1 Lazarettschiff. Im Umkreis vor dem Hafen viele bewaffnete Fischdampfer. Am Nachmittag des 22. beim Einsetzen des Oststroms Rückmarsch unter Wasser angetreten. In rund 4 Stunden die Strecke bis Calais längs der Küste zurückgelegt. An keiner Stelle des Hin- und Rückweges sind Anzeichen von einer Netzsperre gesichtet oder gespürt. Bei Beginn der Dunkelheit ausgeblasen und den Marsch über Wasser fortgesetzt, ohne Zwischenfall bis zum Ende.

23. nachmittags in Zeebrügge eingelaufen.

Der Kommandant faßt sein Urteil in die Sätze zusammen:

„Bei günstigen Wetterverhältnissen und solange keine stärkere Gegenwirkung vorhanden ist, halte ich den Marsch eines B-Bootes durch die Straße Dover—Calais für unbedenklich. Für große U-Boote sehe ich überhaupt keine Schwierigkeit."

Am 27. 6. vermerkt der Flottillenchef in seinem Tagebuch:

„Nach der günstig verlaufenen Erkundungsfahrt von »UB 6« beschließe ich, mit allen verfügbaren Booten einen größeren Vorstoß nach dem Englischen Kanal machen zu lassen, selbst auf die Gefahr hin, daß nach dem Vorstoß die Durchfahrtsmöglichkeit infolge etwa eintretender erhöhter Bewachungstätigkeit erschwert oder sogar gänzlich unmöglich gemacht wird. Die Boote werden in der Weise auf Wartestellungen verteilt, daß die Hauptverkehrswege sowohl auf der englischen wie auf der französischen Seite beherrscht werden. Eins der Boote erhält außerdem den Befehl, die Lage der Folkestone-Sperre und der Sperrlücke festzustellen, um diese später durch ein Minen-U-Boot sperren zu lassen."

„UB 13", Oblt. z. S. Becker, läuft am 27. 6. von Zeebrügge nach Boulogne aus, muß aber wegen eines technischen Versagers des Kreiselkompasses sofort umkehren und ist am 28. wieder im Hafen.

„UB 2", Oblt. z. S. Werner Fürbringer, 27. 6.—7. 7.

Aufgabe: Handelskrieg führen auf der Linie Folkestone—Le Havre auf der französischen Seite. Zu dem Marsch bis Boulogne wird derselbe Weg gewählt, wie ihn „UB 6" genommen hatte, nachts 27./28. meist über Wasser, in der Morgendämmerung am 28. in Höhe von Gris Nez getaucht, dann ↓-Marsch bis Boulogne und darüber hinaus in Richtung Le Havre ohne nennenswerte Störung durch feindliche Bewachung und ohne auf Netze zu stoßen.

29. zwischen Boulogne und Le Havre nacheinander 5 größere Dampfer, nicht in Schußnähe gelangt.

29./30. nachts auf der Linie Folkestone—Le Havre; versuchte ↑-Angriffe durch Nebel vereitelt.

30. wegen Maschinenstörung nicht gefechtsfähig.

Nachts zum 1. 7. ↑-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Abzeichen.

1. 7. Nebel. 2. morgens ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge. Nach dem Verbrauch der beiden Torpedos Rückmarsch angetreten.

Kaum hat Oberleutnant Fürbringer von Le Havre NO-Kurs befohlen, als er von dem Leitenden der Maschinenanlage, Ingenieur-Oberaspirant Hausmann, die Meldung bekommt, daß die Kupplung zwischen Dieselmotor und Elektromotor gebrochen ist, daß also nur noch mit elektrischer Kraft gefahren werden kann. Eine Instandsetzung mit Bordmitteln ist völlig ausgeschlossen. Mit dem Inhalt der Akkumulatorenbatterie steht es so, daß sie mit halber Fahrt in 3—4 Stunden leer ist. Das reicht für 10—12 sm; bis Ostende aber sind noch rund 120 sm zurückzulegen. Und

wie soll es mit den Lebensmitteln, dem Trinkwasser werden, mit dem in der Sommerhitze nicht gespart worden ist? So hoffnungslos die Lage erscheint, der Entschluß des jungen Kommandanten ist schnell gefaßt: Bis Gris Nez, wo Netze in den Weg kommen können, mit dem ostwärts setzenden Flutstrom aufgetaucht treiben lassen, bei westwärts setzendem Ebbstrom auf den Grund legen; besser wäre es, wenn dann geankert werden könnte, aber bei der Gegenwart der feindlichen Bewachung ist nicht daran zu denken. So steht die unerbittliche Notwendigkeit bevor, jeden Tag 2mal 6 Stunden auf dem Grund liegen zu müssen. Auf diese Weise ist zu hoffen, täglich etwa 15 sm vorwärtszukommen und in 4 Tagen bei Gris Nez zu stehen. Von dort bis Ostende sind nochmals 4 Tage zu rechnen. Der Proviant, der noch für 4 Tage an Bord ist, wird auf mindestens 8 Tage zu strecken sein.

Eine U-Bootsfahrt beginnt jetzt, die es verdient, in ihren Einzelheiten festgehalten zu werden, weil sie einen Begriff gibt von den Grenzen, die das Material militärischem Wollen und Können steckt, und von dem Geist zugleich, der das Material belebt.

Der Weststrom setzt sogleich ein, und „UB 2" muß auf den Grund. Im Boot ist es dunkel, an den Lampen, dem Luftreinigungsapparat, dem Kochherd darf nicht gerührt werden, der kostbare elektrische Strom muß bewahrt werden für äußerste Notfälle, die nicht ausbleiben werden. Nur ganz sparsam wird Sauerstoff der Luft im Boot zugeführt, um das Atmen zu erleichtern. Schon nach den ersten 4 Stunden geht der Atem kurz und schwer. Kalipatronen, vor den Mund gehalten, binden die Kohlensäure: die einzige, wenn auch beschwerliche Linderung. Ungeduldig wird das Ende der 6 Stunden des Abgeschlossenseins erwartet, um die Lungen mit frischer Seeluft zu füllen.

Oben ist sonniges, ruhiges Wetter. Das Treiben fängt an. Aus Bootshaken und Segeltuchhängematten fertigen die Seeleute ein Notsegel, die Heizer nageln aus Kojenbrettern Riemen, mit Segeln und Rudern werden wohl 2 sm Fahrt durchs Wasser geschafft. Die 6 Stunden an der Oberfläche müssen genutzt werden. Dann folgt wieder das untätige Warten in der Tiefe, das von Tag zu Tag qualvoller wird. Erschlaffung bleibt nicht aus. Das Kräftesammeln an der Oberfläche wird durch Sonnenglut geschmälert, die Anstrengung des Ruderns kann bald nicht mehr geleistet werden. Die Zeit auf dem Grund darf nur in liegender Stellung verbracht, nur die Bewegungen zum Atmen dürfen gemacht werden. Jedes Bewegen kostet Sauerstoff. Nur das Maschinenpersonal arbeitet unermüdlich, um die Kupplung vielleicht doch noch betriebsfähig zu machen; — alles vergeblich.

Mit dem Zustand der Besatzung wird es täglich ernster. Die äußere Lage des Boots jedoch sieht sich weniger aussichtslos an. Die Sonnenbeobachtung beweist, daß „UB 2" schneller vorwärtsgekommen ist als gedacht. In der Nacht vom 4. zum 5. 7. kommen schon die Lichter von Boulogne in Sicht. Alle beschäftigt nun der Gedanke, ob, wohl am nächsten Tage schon, ein Netzhindernis doch noch das Ende bringen wird.

Morgens um 4 Uhr wird, schon in der Nähe von Boulogne, aufgetaucht: dicker Nebel. Was zunächst als verhängnisvoll für das Navigieren angesehen wird, kann ein Glücksfall sein. Das U-Boot treibt jetzt in Schiffsverkehr und feindliche Bewachung hinein. Ohne den Nebel würde jetzt der Oststrom kaum noch bis zur letzten Minute an der Oberfläche verwendet werden können. So aber gleiten Dampfer und Bewacher verschleiert vorüber. Das U-Boot ist „vorgeflutet", nur der obere Teil des Turms ragt aus dem Wasser, Kommandant und Steuermann im geöffneten Turmluk. In 5 Sekunden kann das Boot vor Überraschung in Sicherheit gebracht sein.

Es ist gegen 10 Uhr morgens, bald muß der Strom kentern und das Boot auf den Grund, wo verschiedene bedenklich tiefe Stellen sind. Auf welche wird „UB 2" treffen? Der Zufall fügt es, daß es die tiefste weit und breit ist: 63 m. Was dann folgt, ist der schlimmste Teil der Fahrt. Der Grund ist felsig, der starke Ebbstrom faßt den kleinen Schiffskörper und schleudert ihn immer von neuem quer gegen die Felsen. Nur ein Niet braucht durch die Stöße und unter dem Druck der großen Wassertiefe herauszuspringen, um das Geschick der Besatzung zu besiegeln. Kommandant und leitender Ingenieur stehen an den Ventilen, bereit, jede Sekunde die Preßluft zum Heben des Bootes anzustellen. Eisernen Willen erfordert es, das Vertrauen zu der Widerstandsfähigkeit der Stahlwandungen nicht zu verlieren. — Aber das Boot hält es aus. Die Zeit des stärksten Stroms geht vorüber. Dann Stromstille, vom Grunde hoch und auf Sehrohrtiefe, um das verdächtige Gebiet an der Ecke von Gris Nez fast mit dem letzten Rest des Batterieinhalts unter Wasser zu durchlaufen. Das Boot steht dicht an der französischen Küste, es herrscht beste Sicht. Ein feindlicher Bewacher hat das U-Boot gerade zum Ausweichen genötigt, als bei dem nächsten Sehrohrrundblick plötzlich der Kommandant recht voraus eine Reihe großer Bojen gewahrt, die durch schwere Trossen miteinander verbunden sind: das vermutete U-Bootsnetz, auf das „UB 2" mit dem Strom unaufhaltsam zutreibt.

Abdrehen, Gegenkurs kann vielleicht noch retten — die einzige Möglichkeit —; in Minuten wird es entschieden sein. Schon ist das Boot um 8 Strich gedreht und liegt in gleicher Richtung mit der Bojenreihe; da

wird in wenigen hundert Metern Entfernung das Ende der vermeintlichen Sperre, die nördliche Flügeltonne, erkennbar. Es fragt sich nur: wird nicht der Flutstrom das langsame Boot doch noch gegen das Netz setzen, bevor es die Endboje gerundet und freies Wasser gewonnen hat? Die Maschine muß das Äußerste hergeben; und es gelingt. Um wenige Meter hat es sich gehandelt.

Der Höhepunkt der Gefahr ist überwunden. Jenseits Gris Nez wird das Fahrwasser einsamer. Bei Gegenstrom kann meist geankert werden, die Stunden auf Tiefe verringern sich. Calais wird passiert, die Minen bei Ruytingen-Bank. Funkverbindung mit Brügge gelingt zwar nicht; aber in letzter Stunde erscheint ein anderes Flandernboot, „UB 16", Oblt. z. S. Valentiner, der auf Suche nach dem Vermißten ausgeschickt worden ist. „UB 2" wird in Schlepp genommen und erreicht so Ostende.

Nach 11tägiger Fahrt kann Oblt. z. S. Fürbringer das längst für verloren gehaltene U-Boot dem Flottillenchef zurückmelden.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck, 28. 6.—3. 7.

28. von Zeebrügge ausgelaufen mit dem Befehl, Handelskrieg zu führen im Englischen Kanal zwischen Beachy Head und Dungeneß.

Trotz zeitweise herrschender Unsichtigkeit wird die Strecke an Calais vorbei in der Nacht vom 28. zum 29., im allgemeinen über Wasser fahrend, zurückgelegt; in Höhe von Gris Nez in 15—20 m Tiefe marschiert. Von U-Bootsnetzen wurde nichts bemerkt. Bereits am 30. abends befindet sich „UB 10" an der befohlenen Stelle auf dem an der englischen Küste entlangführenden Dampferweg. Es ist unsichtig. Bei dem ersten Anlauf auf einen Dampfer ohne Flagge nicht auf Schußentfernung herangekommen.

Zum 1. 7. mittags vermerkt der Kommandant im Kriegstagebuch: „Der Rückmarsch soll gemäß Befehl bereits heute angetreten werden, trotzdem erst vor wenigen Stunden die Wartestellung erreicht war. Da das Wetter vermutlich auch morgen noch diesig und wenig erfolgversprechend sein wird, entschließe ich mich zum Rückmarsch. Bei aufklarendem Wetter würde ich noch einen Tag hier geblieben sein."

Nachts 1./2. Versuch eines †-Angriffs auf einen Dampfer; mißlingt, da dieser Kurs ändert. Rückweg unter der französischen Küste in gleicher Weise wie Hinweg. Westlich Gris Nez stärkere Bewachung angetroffen, aber wieder keine Anzeichen von U-Bootsnetzen.

3. Zeebrügge eingelaufen.

Als eine gewisse Erschwerung für die kleinen B-Boote stellte sich heraus, daß ihre Maschinenkraft für Überwasserfahrt gerade ausreichte, um den Gezeitenstrom in der Straße Dover—Calais zu den Stunden seiner vollen Stärke auszudampfen[1]). Bei dem Marsch durch die Enge muß daher mitlaufender Strom abgewartet und im Falle einsetzenden Gegenstroms das Boot auf den Grund gelegt werden, wodurch Zeit verloren wird. „Als Hauptnachteil der B-Boote", schreibt Oberleutnant Steinbrinck ferner, „habe ich besonders auf dieser Fahrt empfunden, daß man nicht gleichzeitig fahren und die Batterie laden kann. Oft ist die Entscheidung sehr schwer, ob es wichtiger ist, auf der Stelle zu treiben und die Batterie aufzuladen, mit der Aussicht, am nächsten Morgen auf Gegenwirkung zu stoßen und nicht vom Fleck zu kommen, oder ob es besser ist, mit geringem Batterieinhalt weiterzumarschieren in der Hoffnung, in anderer Gegend weniger Gegenwirkung zu finden."

„UB 5", Oblt. z. S. Smiths, 29. 6.—3. 7.

29. 6. von Zeebrügge ausgelaufen. Befehl: Feststellen der Sperrlücke bei Folkestone, dort Handelskrieg führen.

Am 29. und nachts zum 30. wird auf dem gleichen Wege wie „UB 10" und „UB 6" Calais und Gris Nez passiert, ohne von Netzhindernissen etwas zu merken.

Vom 30. 6. bis 2. 7. war es im östlichen Teil des Kanals vorwiegend unsichtig, zeitweise starker Nebel, nur vorübergehend klart es auf. Weder ist es „UB 5" möglich gewesen, die Lage der Folkestone-Sperrlücke zu erkunden noch Handelskrieg zu führen. Lebhafter Schiffsverkehr konnte nur gehört worden, wenn das Boot im Nebel auf dem Grunde lag und die Schraubengeräusche der Dampfer über dem U-Boot hin und her gingen.

Notizen des Kommandanten im Kriegstagebuch:

„2. 7. um 6.30 Uhr Vm.: Windstille. Da immer noch dicker Nebel herrschte, beschloß ich, nicht mehr bis Folkestone vorzudringen, sondern unter der französischen Küste beim Aufklaren des Wetters auf Wartestellung zu gehen."

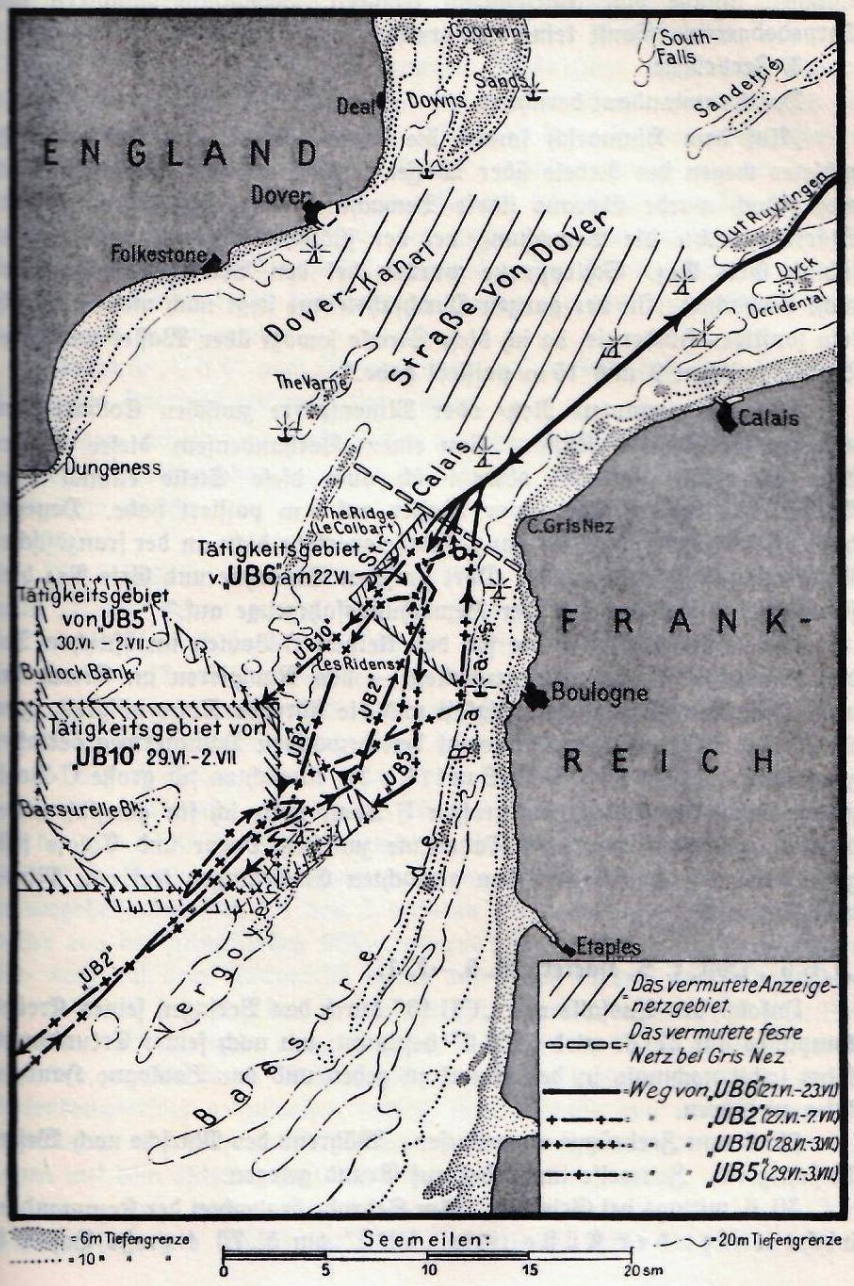
„2. 7. mittags. Infolge aufkommenden Windes klarte es nach der Windstille allmählich auf. Da ich gemäß Befehl nicht länger auf Position bleiben sollte, mußte ich mich dazu entschließen, den Rückmarsch anzutreten."

---

[1]) Die Stärke des Gezeitenstroms im südlichen Teil der Dover-Straße beträgt bis zu 4 sm.

Skizze Nr. 4.

Weg der Flandern-UB-Boote an Calais — Gris Nez vorbei.
Ende Juni bis Anfang Juli 1915.



Am 2. und 3. Rückmarsch auf gleichem Weg wie Hinmarsch. Häufiges Tauchen infolge von französischen Fischern, Bewachungsdampfern und Torpedobooten. Sonst keine Hindernisse.

3. Zeebrügge.

Der Kommandant berichtet:

„Auf dem Hinmarsch konnte die Strecke südlich des Indikatornetzgebietes wegen des Nebels über Wasser passiert werden. Auf dem Rückweg jedoch wurde überaus starke Bewachung dort angetroffen. Größte Stärke erreichte die Bewachung bei der südlichen Sperrleuchttonne und südlich Gris Nez. Schleppnetze wurden bei den Bewachungsfahrzeugen nicht beobachtet. In der ganzen Durchfahrtrinne liegt nach meiner Ansicht kein sonstiges Hindernis, da ich diese Strecke sowohl über Wasser wie unter Wasser zwischen 9 und 15 m passiert habe."

Über die vermutete Netz- oder Minensperre zwischen Colbart-Bank und der französischen Küste: „Von einem Vorhandensein dieser Sperre habe ich nichts bemerkt, obwohl ich auch diese Stelle einmal über Wasser, das andere Mal unter Wasser auf 9 m passiert habe. Dagegen habe ich festgestellt, daß der ganze Handelsverkehr dicht an der französischen Küste entlang geleitet wurde. Dort zwischen Boulogne und Gris Nez hielt sich auch der größere Teil der Bewachungsfahrzeuge auf."

Den Schwierigkeiten, die sich den kleinen B-Booten im östlichen Teil des Englischen Kanals entgegenstellen — das Navigieren im Strom mit allzu schwacher Bootsgeschwindigkeit und die störende Notwendigkeit, zum Laden der Akkumulatoren jedesmal den bewachten Dampferweg verlassen zu müssen —, stellt Oblt. z. S. Smiths die Aussichten für große U-Boote gegenüber: „Ein Fahren der großen U-Boote halte ich für gänzlich unbedenklich, zumal da jetzt eine Fahrrinne zwischen Dover und Calais festgestellt worden ist, die nach den gemachten Erfahrungen frei von Minen und Netzen ist."

„UB 6", Oblt. z. S. Haeker, 29. 6.—2. 7.

Infolge des Ausfalls von „UB 13" durch das Versagen seines Kreiselkompasses am 27. 6. wird „UB 6" bestimmt, um nach seiner Erkundungsfahrt selbst nochmals in den Kanal zu gehen und vor Boulogne Handelskrieg zu führen.

29. 6. von Zeebrügge ausgelaufen. Während des Marschs nach Westen Unsichtigkeit. Zeitweise im Nebel auf Grund gelegen.

30. 6. mittags bei Gris Nez. Am Sehrohr beobachtet der Kommandant dicht unter der Küste (siehe „UB 2" am 5. 7.) 4 große Bojen, in

deren Nähe sich französische Bewachungsfahrzeuge und Torpedoboote aufhalten, so daß der Eindruck entsteht, es handelt sich dort um die durch Bojen bezeichnete Lücke einer Sperre, die, selbst nicht sichtbar, vor dem U-Boot liegt, die nach den ungewissen Nachrichten vermutete Sperre zwischen der französischen Küste und der Colbart-Bank. Den Versuch zu machen, die vermeintliche bewachte Lücke mit dem U-Boot unter Wasser zu durchfahren, hält Oberleutnant Haeker nicht eher für angebracht, als bis Näheres über Lage und Art der Sperre festgestellt ist. Die Batterie von „UB 6" ist jedoch schon halb leer gefahren. Die herrschende Unsichtigkeit ist überdies im Augenblick hinderlich. Der Kommandant entschließt sich daher, zunächst östlich der Sperre zu laden, um dann zu weiterer Beobachtung erneut vorzugehen.

Während „UB 6" nach Osten abläuft, ↓-Torpedofehlschuß in Nähe von Calais auf Dampfer mit englischer Flagge.

Wegen anhaltender Unsichtigkeit gibt der Kommandant am 1. 7. die beabsichtigte Unternehmung gegen die Sperre auf und kehrt am 2. nach Zeebrügge zurück.

Die 5 Fahrten von „UB 6", „UB 2", „UB 10", „UB 5" und nochmals „UB 6" hatten gezeigt, daß der genommene Kurs der Boote unter der französischen Küste von Calais bis Gris Nez frei war von Sperren jeglicher Art. Die Südgrenze des aus Nachrichten ungefähr bekannten und ungewisse Gefahr bergenden Anzeigenetzgebiets zwischen Dover und Calais war durch Bojen bezeichnet, die einen willkommenen Anhalt für das Navigieren der U-Boote boten. Bei Gris Nez lag ein noch nicht ganz erforschtes Hindernis. Hielt man jedoch die Beobachtungen von „UB 6" (30. 6.) und „UB 2" (5. 7.) zusammen, stellte man in Rechnung, daß es „UB 2" trotz seines Erschöpfungszustandes gelungen war, das Hindernis zu umgehen, und daß bei den 3 anderen U-Bootsfahrten, die sich etwas weiter von der französischen Küste entfernt gehalten hatten, weder auf dem Hin- noch auf dem Rückmarsch etwas von einer Sperre bemerkt worden war, so ergab sich, daß das strategische Ziel, das der Chef der U-Flottille Flandern verfolgt hatte, einen Weg für die U-Boote durch Dover—Calais zu finden, erreicht war. Daß die Flandernboote jenseits der Enge keinen Versenkungserfolg aufzuweisen hatten, war dagegen von untergeordneter Bedeutung; es lag an Zufälligkeiten, an Fehlschüssen und an dem in jenen Tagen auf dem östlichen Teil des Kanals liegenden Nebel.

Aber noch mehr: Das Ausbleiben von Versenkungserfolgen der B-Boote und das Nachsinnen über die Gründe dafür mußte dem Ge-

danken Nahrung geben — den B-Bootskommandanten drängte sich der Vergleich auf —, wie solche Unternehmungen sich gestalten könnten, wenn sie von leistungsfähigeren großen U-Booten unternommen würden. Kapitänleutnant Bartenbach hatte denn auch, schon als er mit seinem Plan umging, in der Überlegung gehandelt, daß auch die U-Boote der Flotte aus der Aufklärung der Dover-Straße Nutzen ziehen würden.

Für die weiteren Maßnahmen der U-Flottille Flandern waren folgende Gesichtspunkte maßgebend:

Die 5 abgeschlossenen Kanalfahrten hatten zugleich erwiesen, daß diese Aufgabe für die B-Boote etwa das Äußerste darstellte, was man technisch einem so kleinen Bootstyp zumuten konnte. Da andererseits für die geringe Zahl der Boote auch am Ausgang der Themse und auf dem anschließenden Dampferwege an der englischen Ostküste Erfolgsmöglichkeit unter günstigeren Bedingungen vorhanden war — mit kürzerem Anmarsch und ohne die doch immerhin vorhandenen Schwierigkeiten der Dover-Enge —, so bestand, nachdem der strategische Zweck erfüllt war, keine Notwendigkeit, mit den U-Booten die Kanalfahrten fortzusetzen. Erst mehrere Wochen später, als die dem Marinekorps zugeteilten Minen-U-Boote erprobt waren, richtete sich die Aufmerksamkeit von Flandern wieder nach Westen.

Die Unternehmungen der UB-Boote von Flandern im Juli.

Skizze Nr. 3, S. 66/67.

Die letzte Juni-Fahrt von „UB 16" nach dem Seegebiet nördlich der Themse, 21.—25. 6., hatte dargetan, daß sich auf dem Dampferweg längs der englischen Ostküste von den Downs und aus der Themsemündung nach Norden mehr Angriffsgelegenheit zu bieten schien als auf der Straße zwischen Holland und der Themse, und daß die Ausdehnung des Handelskrieges dorthin die Seeausdauer der B-Boote nicht überstieg. Die Mehrzahl der Juli-Unternehmungen der B-Boote wurde daher in Richtung Lowestoft und Yarmouth angesetzt.

„UB 16", Oblt. z. S. Hans Valentiner.

5.—7. 7. Handelskrieg vor Calais und Umschau nach dem überfälligen „UB 2". Am 5. und 6. vor Calais kein Schiffsverkehr, viele Segelfischer und Torpedoboote. 6. abends „UB 2" angetroffen, in Schlepp genommen und am 7. in Ostende eingelaufen.

27.—29. 7. nach Loweſtoft.

27. auf Hinmarſch engliſchen Fiſchkutter „Weſtward Ho“ durch Sprengpatrone verſenkt.

28. auf dem Dampferweg unter der Küſte bei Loweſtoft bei ſchwerem Seegang engliſchen Dampfer „Mangara“, 1821 T, durch ↓-Torpedoſchuß verſenkt. Auf anderen Dampfer ↓-Torpedofehlſchuß; vermutlich engliſcher Dampfer „Canto“, 1202 T.

Starke Bewachung durch bewaffnete Fiſchdampfer wurde hier ebenſo angetroffen wie vor der Themſe.

„UB 12“, Oblt. z. S. Nieland.

5.—8. 7. nach Noord-Hinder mit dem Nebenauftrag, auf feindliche U-Boote zu fahnden. Ergebnislos.

20.—25. 7. nach Yarmouth.

21.—24. an der engliſchen Küſte reger Schiffsverkehr. Kein Angriff glückte.

23. bei Unterwaſſerfahrt in einem Netz der in großer Zahl dort treibenden Fiſchkutter verfangen, aber unſchwer frei gekommen. 24. auf Rückmarſch die engliſchen Fiſchkutter „Kathleen“, „Henry Charles“, „Proſper“ und „Activity“ geſprengt, Tonnengehalt 41—56 T.

„UB 17“, Oblt. z. S. Wenninger.

7.—9. 7. nach Galloper Feuerſchiff; wegen Kompaßverſagers vorzeitig Rückmarſch.

16.—20. nach Shipwaſh.

18. zwiſchen Orfordneß und Southwold unter Land ſtarker Schiffsverkehr. ↓-Torpedotreffer gegen engliſchen Öldampfer „Batoum“, 4054 T, Schiff konnte auf Strand geſetzt werden, da Waſſertiefe an der Schußſtelle nur 12 m.

Am 19. wird „UB 17“ von etwa 20 Bewachungsfiſchdampfern, die Netze ſchleppen, eingekreiſt; ſie abzuſchütteln will nicht gelingen; das U-Boot gerät unter Waſſer in eins der Netze. Nach einer Stunde kommt das in 26 m Tiefe auf den Grund gelegte Boot durch Zerreißen der Netzdrähte frei. Bei klarem Waſſer war der Vorgang durch die Turmfenſter des U-Boots zu beobachten, ſo daß über Beſchaffenheit und Stärke des feindlichen Netzmaterials berichtet werden konnte.

27.—31. nach Galloper.

28./29. stürmisches Wetter. 30. ↓-Torpedoschuß gegen Dampfer ohne Flagge und Abzeichen, der für Engländer angesprochen wird. Detonation wird im U-Boot verspürt, durch das Sehrohr aber nicht beobachtet. Beim Rundblick nach 10 Minuten ist der Dampfer nicht mehr zu entdecken, so daß der Kommandant das Sinken für sicher hält. Die englischen Listen und die der anderen fremden Handelsmarinen weisen jedoch nach Ort und Zeit keinen entsprechenden Schiffsverlust nach. Der Fall ist somit nicht aufgeklärt.

„UB 4", Oblt. z. S. Groß.

9.—10. 7. nach Great Yarmouth. Wegen Havarie des Dieselmotors Unternehmung abgebrochen.

27.—30. gleicher Auftrag.

29. bei Shipwash Feuerschiff belgischen Fischdampfer „Princesse Marie José", 1954 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Sonst zahlreiche Neutrale gesichtet, an einige feindliche Dampfer nicht herangekommen.

„UB 6", Oblt. z. S. Haeker.

11.—15. 7. nach Yarmouth.

12. in Nähe von Southwold aus einer Fischerflottille die englischen Fischkutter „Purple Heather", „Merlin", „Speedwell" und „Woodbine" durch Sprengpatrone oder Inbrandstecken versenkt; der Kutter „Emerald", gleichfalls gesprengt, ist nicht gesunken.

13. an der Küste bei Yarmouth viel Schiffsverkehr; nur Neutrale gesichtet; trotz günstiger Witterung kein Ergebnis.

14. wieder überwiegend Neutrale, an einzigen englischen Dampfer nicht herangekommen.

23.—26. nach Shipwash.

24. auf dem Hinmarsch Begegnung mit 2 englischen U-Booten der D-Klasse. Abends bei Shipwash Feuerschiff Torpedofehlschuß eines feindlichen U-Boots gegen „UB 6".

25. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge. Danach ↓-Angriff auf anderen Dampfer. Torpedotreffer. Englischer Dampfer „Firth", 406 T, gesunken.

„UB 5", Oblt. z. S. Smiths.

19.—24. 7. nach Southwold.

20. auf dem Marsch nördlich Noord-Hinder ↓-Torpedofehlschuß auf

englischen Dampfer. Wahrscheinlich englischer Dampfer „Brussels", 1380 T.

21./22. auf dem Dampferweg unter der Küste sehr unsichtig, auch erschwerte Tiefensteuerung infolge Seegangs. Keine Angriffstätigkeit, kein Ergebnis.

„UB 13", Oblt. z. S. Becker.

16.—20. 7. nach Yarmouth.

17.—19. durchschnittlich Windstärke 9 und entsprechender Seegang. Keine Aussichten.

27.—30. nochmals mit gleichem Auftrag unterwegs.

27. bei Lowestoft englische Fischkutter „Salacia" und „Iceni" durch Sprengpatrone versenkt. Beim Sprengen des letzteren erhält „UB 13" unversehens Feuer von einem bewaffneten Fischdampfer. Bei der kurzen Tauchzeit der kleinen B-Boote von 20 Sekunden gelangt das U-Boot schnell genug in Sicherheit.

28. bei Yarmouth englischen Fischkutter „Young Percy" gesprengt. Schiffsverkehr am 28. und 29. gering.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck.

13.—15. 7. nach Shipwash.

14. in befohlener Wartestellung englischen Kreuzer in Sicht, Angriff, aber nicht in Schußnähe gelangt. Danach ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer; vermutlich englischer Dampfer „Warri", 2493 T.

14. nachmittags vorzeitig zum Rückmarsch gezwungen, da durch Undichtigkeit einer Rohrleitung Wasser ins Boot tritt und ein Teil der Akkumulatoren-Batterie zu gasen anfängt.

22.—25. nach dem Nordausgang der Downs.

23. bei North Goodwin Feuerschiff mäßiger Schiffsverkehr.

Die Unternehmung diente in erster Linie dem Beobachten des Dampferweges, der Bewachung und der Seezeichen. Keine Angriffstätigkeit.

29. 7.—2. 8. nach Yarmouth.

30. bei Lowestoft die 8 englischen Fischkutter „Coriander", „Fitzgerald", „Quest", „Achieve", „Strive", „Athena", „Prospector" und „Venture", zwischen 43 und 63 T, mit Sprengpatronen versenkt. Der U-Bootskommandant schreibt darüber: „Die Besatzung der Kutter betrug 4—5 Mann. Die Leute waren mit einer

Ausnahme bereitwillig, ja freundlich; sie boten uns Fische und andere Lebensmittel an, waren bei allem behilflich und machten uns sogar in einem Falle auf eine schnell sich nähernde Rauchwolke aufmerksam. . . . Einer der Fischer war bereits in der Woche vorher schon einmal von „UB 12" versenkt worden . . ."

31. unter der Küste nördlich Yarmouth reger Verkehr. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer mit englischer Flagge.

1. 8. vormittags englischen Dampfer „Fulgens", 2512 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Nachmittags Lowestofter Fischkutter „Alert" mit den an Bord des Seglers vorgefundenen Petroleumvorräten in Brand gesteckt.

Ergebnis der 17 Fahrten der 8 UB-Boote:

11 von den 34 in das Kriegsgebiet getragenen Torpedos geschossen; versenkt 5 feindliche Dampfer, 1 Torpedoschuß („UB 17") fraglich; ferner 21 Fischkutter.

10. Der zweite Notenwechsel nach dem Lusitania-Fall zwischen dem Präsidenten der Vereinigten Staaten und der deutschen Regierung. 10. Juni und 8. Juli 1915.

Nach der deutschen Antwortnote vom 28. Mai war der Gegensatz der Auffassungen zwischen der deutschen und der amerikanischen Regierung ohne Abschwächung bestehen geblieben. Der Deutsche Botschafter in Washington, Graf Bernstorff, befürchtete daher, daß die noch herrschende Erregung der Volksstimmung in den Vereinigten Staaten, geschürt von der heftigen feindlichen Propaganda, zum Abbruch der diplomatischen Beziehungen und damit zum Kriege führen würde, wenn es nicht gelänge, Zeit zu gewinnen und auf eine Entspannung hinzuwirken. Zu diesem Zweck suchte der Botschafter am 2. Juni eine Aussprache mit dem Präsidenten Wilson nach, in welcher die Verabredung zustande kam, daß angesichts der unzureichenden Nachrichtenverbindung zwischen den beiden Ländern eine Persönlichkeit der Botschaft, der Geheime Regierungsrat Meyer-Gerhard, nach Deutschland entsandt werden sollte, um der deutschen Regierung mündlich Bericht zu erstatten. Präsident Wilson versprach, keine unwiderruflichen Schritte tun zu wollen, bis diese Mission Ergebnisse gezeitigt hätte.

Über seinen Empfang im Weißen Hause berichtete Graf Bernstorff am gleichen Tage telegraphisch an das Auswärtige Amt in Berlin:

Washington, den 2. Juni 1915.

„Der Ernst der hiesigen Situation veranlaßte mich, eine Audienz beim Präsidenten Wilson nachzusuchen. In einer außerordentlich freundschaftlichen Unterredung, in der wiederholt der beiderseitige Wunsch betont wurde, einen Ausweg aus den gegenwärtigen Schwierigkeiten zu finden, kam Wilson immer wieder darauf zurück, daß es ihm nur auf die humanitäre Seite der Frage ankomme, der gegenüber der Schadenersatz für die auf der »Lusitania« umgekommenen Amerikaner zurücktrete. Sein Bestreben gehe auf gänzliche Aufhebung des Unterseebootskrieges. Gegenüber diesem Endziel würden geringere Konzessionen unsererseits nur ein Kompromiß sein. Wir sollten durch Aufgabe des Unterseebootskrieges einen Appell an die Moral richten, da nur durch eine Verständigung hierüber, nicht mehr durch die Waffen, der Krieg endgültig entschieden werden könne. Würden wir den Unterseebootskrieg aufgeben, so werde er dann auf Aufhebung der englischen Aushungerungspolitik dringen. Nach bestimmten Nachrichten aus London werde das gegenwärtige Kabinett darauf eingehen. Wilson hofft, daß damit ein Anfang gemacht würde für eine Friedensaktion im großen Stile, welche er an der Spitze der Neutralen in die Wege leiten möchte.

„Die amerikanische Antwortnote wird wahrscheinlich die ganze juristische Seite „der Frage beiseite schieben und nur die humanitäre betonen, letztere sehr stark, aber, „wie Wilson mir sagte, in freundlicher Form.

„Präsident betonte, daß der Punkt, in dem wir uns vereinigen könnten, der „wäre, daß Deutschland und die Vereinigten Staaten immer für die Freiheit der „Meere eingetreten seien.

„Die sehr freundschaftlich verlaufene Unterredung darf nicht über Ernst der Lage „täuschen. Wenn uns nicht gelingt, in der nächsten Note die öffentliche Meinung zu „beruhigen, wird Wilson an Abbruch der Beziehungen nicht vorbeikommen. Empfehle „dringend, dies zu vermeiden wegen moralischer Wirkung und unmittelbarer Steige„rung der Waffenausfuhr ins Ungemessene, sowie Gefahr umfassender finanzieller „Stützung der Gegner. Für den Fall einer Verständigung aber besteht Aussicht, daß „vorhandene Strömung auf Waffenausfuhrverbot obsiegt. Ferner ist dann Ein„greifen Wilsons im Sinne des Friedens sicher zu erwarten. Entscheidend für Erfolg, „ob unsere Note richtigen Ton trifft für öffentliche Meinung, die hier ausschlag„gebender Machtfaktor. Dazu erforderlich Beiseitelassung juristischer Einzelheiten und „Erörterung auf Basis des Gesichtspunktes der Humanität. Um richtigen Eindruck in „Berlin zu geben, abreist Meyer-Gerhard morgen nach Deutschland. Bis zu dessen „Eintreffen bitte ich, unsere Antwort zu verschieben. Hiermit Wilson einverstanden ..."

Die von dem deutschen Botschafter angekündigte Antwortnote der amerikanischen Regierung ging zunächst auf die Frage der Bewaffnung und Munitionsladung der „Lusitania" ein: Die deutsche Regierung sei in dieser Beziehung falsch unterrichtet, die Behauptung, der englische Passagierdampfer habe Geschütze und Explosivstoffe an Bord gehabt, sowie alle daraus gezogenen deutschen Schlußfolgerungen wären unzutreffend.

In Anbetracht der Bedeutung, die dieser Streitpunkt in dem politischen Notenwechsel annahm, wird der amtlichen Erklärung des amerikanischen Präsidenten folgendes vorweg entgegenzuhalten sein:

Der amerikanische Senator La Follette hat in einer Rede in St. Paul am 20. 9. 1917 gesagt: „Vier Tage, bevor die »Lusitania« in See ging, wurde Präsident Wilson persönlich von dem Staatssekretär Bryan gewarnt, daß die »Lusitania« 6 Millionen Schuß Munition an Bord hätte, außer Explosivstoffen, und daß die Passagiere, welche vorhätten, auf dem Schiff zu reisen, dies unter Verletzung der Landesgesetze täten, die besagten, daß kein Passagier auf einer Eisenbahn oder einem Schiff reisen dürfe, die gefährliche Explosivstoffe geladen hätten. Herr Bryan drang in den Präsidenten Wilson, die Passagiere von der Reise auf der »Lusitania« zurückzuhalten[1])."

[1]) Siehe John Kenneth Turner, „Shall it be again?", S. 101. — New York 1922, Verlag B. W. Huebsch.

Ferner: Die Feststellungen des amerikanischen Gerichts, das sich, wie früher erwähnt, im Jahre 1918 mit der „Lusitania" beschäftigte, lauteten:

„Es ist einwandfrei erwiesen, daß das Schiff .... keinerlei Explosiv-„stoffe an Bord hatte. Es trug 18 Kisten mit Zündern und 125 Schrap-„nellkisten, die nur leere Geschosse ohne irgendwelche Pulverladung ent-„hielten, 4200 Kisten Sicherheitskartuschen und 189 Kisten Infanterie-„ausrüstung ...." Beachtlich ist, daß von den Geschossen der „Lusitania"-Ladung ausdrücklich erklärt wird, sie hätten keine Pulverladung enthalten, daß aber von den Kartuschen eine gleiche Erklärung fehlt.

Danach und nach dem an anderer Stelle[1]) angeführten Ergebnis des englischen Gerichts vom Juni 1915 kann es jetzt keinem Zweifel mehr unterliegen, daß sich unter der Ladung der „Lusitania", wenn nicht reine Explosivstoffe, so doch Munition in großer Menge befunden hat, die durch die Detonation des U-Bootstorpedos gezündet worden ist.

Dagegen muß zugegeben werden, daß die Unterlagen, welche die deutsche Regierung damals über eine Geschützausrüstung der „Lusitania" besaß, obwohl sie nach ihrer Herkunft und ihrer Bestimmtheit durchaus glaubwürdigen Eindruck machen mußte, sich als nicht stichhaltig herausgestellt haben.

Breiten Raum nimmt in der Note des Präsidenten Wilson dieser Streit ein; zu ihrem wesentlichen Bestandteil indes gehört er nicht. In den Mittelpunkt seines scharfen Einspruchs vielmehr stellt Wilson den Anruf der Rechte der Menschlichkeit, die der deutsche U-Bootskrieg verletze. Erneut werden „ernstlich und feierlichst" die Vorstellungen erhoben, die schon in der Note vom 15. 5. zum Ausdruck gekommen waren. In bestimmter Form wird wieder die Weigerung betont, nicht anerkennen zu wollen, daß durch das Erklären einer Kriegsgebietszone die Rechte der Neutralen gekürzt und Menschenleben amerikanischer Bürger gefährdet werden dürften.

Nachstehend der Wortlaut der 2. amerikanischen „Lusitania"-Note vom 10. 6. 1915:

„Die Regierung der Vereinigten Staaten vermerkt mit Befriedigung, daß die „Kaiserlich Deutsche Regierung bei Erörterung der Fälle »Cushing« und »Gulflight«[2]) „den Grundsatz voll anerkennt, wonach alle Teile der offenen See für neutrale Schiffe „frei sind, und daß die Kaiserlich Deutsche Regierung aufrichtig gewillt ist, ihre Ver-

[1]) S. 91.

[2]) Der amerikanische Dampfer „Cushing" ist am 28. 4. 15 von einem deutschen Seeflugzeug, der amerikanische Dampfer „Gulflight" am 1. 5. 15 von „U 30" angegriffen worden.

„bindlichkeit anzuerkennen und auszuführen, wenn die Tatsache eines Angriffs auf „neutrale Schiffe, die sich keiner feindlichen Handlung schuldig gemacht haben, durch „deutsche Flieger oder Kriegsschiffe genügend nachgewiesen ist; die Regierung der Ver„einigten Staaten wird der Kaiserlich Deutschen Regierung, ihrem Ersuchen ent„sprechend, seinerzeit das vollständige Material über den Angriff auf den Dampfer „»Cushing« unterbreiten.

„Was die Versenkung des Dampfers »Falaba«[1]) betrifft, durch die ein amerika„nischer Bürger sein Leben verloren hat, so ist die Regierung der Vereinigten Staaten „erstaunt, von der Kaiserlich Deutschen Regierung die Auffassung vertreten zu sehen, „daß das Bestreben eines Handelsschiffs, sich der Kaperung zu entziehen und Hilfe „herbeizurufen, etwas an der Verpflichtung des die Kaperung anstrebenden Offiziers „in bezug auf die Sicherheit des Lebens der an Bord befindlichen Passagiere ändern „soll, auch wenn das Schiff im Augenblick der Torpedierung seinen Fluchtversuch „bereits aufgegeben hatte. Dies sind keine neuen Umstände. Staatsmänner und „Kenner des internationalen Rechts hatten sie während der ganzen Entwicklung des „Seekriegsrechts vor Augen, und die Regierung der Vereinigten Staaten ist nicht der „Ansicht, daß diese Umstände jemals so aufgefaßt worden seien, als könnten sie etwas „an den Grundsätzen der Menschlichkeit ändern, auf denen die amerikanische Regierung „von je bestanden hat. Lediglich tatsächlicher gewaltsamer Widerstand oder fortgesetztes „Bestreben eines Handelsschiffs, zu entfliehen, nachdem der Befehl zum Anhalten „zwecks Durchsuchung ergangen ist, hat nach der bisherigen Anschauung das Leben „der Passagiere und Mannschaft verwirkt. Die Regierung der Vereinigten Staaten „nimmt jedoch nicht an, daß die Kaiserliche Regierung sich in diesem Falle ihrer Ver„pflichtung entziehen will, sondern nur die Umstände darzulegen wünscht, die den „Kommandanten des Unterseeboots veranlaßten, sich bei seinem Vorgehen ein so „eiliges Verfahren zu erlauben.

„Euerer Exzellenz Note weist bei der Erörterung der Verluste von amerika„nischen Menschenleben anläßlich der Versenkung des Dampfers »Lusitania« mit „ziemlicher Ausführlichkeit auf gewisse Nachrichten hin, die der Kaiserlich Deutschen „Regierung hinsichtlich des Charakters und der Ausrüstung dieses Schiffes zugegangen „sind, und Euere Exzellenz geben der Befürchtung Ausdruck, daß diese Nachrichten „nicht zur Kenntnis der Regierung der Vereinigten Staaten gelangt sein könnten. In „der Note wird behauptet, daß die »Lusitania« zweifellos bewaffnet gewesen sei, im „besonderen versteckte Geschütze geführt habe, daß sie mit ausgebildeter Bedienungs„mannschaft für die Geschütze und besonderer Munition versehen gewesen sei, Truppen „von Kanada befördert, eine Ladung an Bord gehabt habe, die nach den Gesetzen „der Vereinigten Staaten für ein Schiff, das auch Passagiere befördert, nicht zulässig „gewesen sei, und daß sie ihrem Wesen nach als Hilfsschiff der englischen Seestreit„kräfte gedient habe. Glücklicherweise sind dies Angelegenheiten, bezüglich deren die „Regierung der Vereinigten Staaten in der Lage ist, der Kaiserlich Deutschen „Regierung amtliche Aufklärung zu geben. Falls die in Euerer Exzellenz Note an„geführten Tatsachen zuträfen, wäre die Regierung der Vereinigten Staaten ver„pflichtet gewesen, davon amtlich Kenntnis zu nehmen in Ausübung ihrer anerkannten „Pflicht als neutrale Macht und in Anwendung ihrer nationalen Gesetze. Es wäre „ihre Pflicht gewesen, darauf zu achten, daß die »Lusitania« für ein angriffsweises

[1]) Versenkt von „U 28" am 28. 3. 15.

„Vorgehen nicht bewaffnet war, daß sie keine Ladung führte, die durch die Gesetze „der Vereinigten Staaten verboten war, und daß sie, wenn sie tatsächlich ein englisches „Hilfskriegsschiff war, keine Klarierungspapiere als Handelsschiff erhalten durfte. Die „Regierung der Vereinigten Staaten hat diese Pflicht erfüllt und ihre Gesetze mit „gewissenhafter Wachsamkeit durch ihre ordnungsmäßig bestellten Beamten zur An„wendung gebracht. Sie ist deshalb in der Lage, der Kaiserlich Deutschen Regierung „zu versichern, daß diese falsch unterrichtet war. Sollte die Kaiserlich Deutsche „Regierung der Auffassung sein, daß sie überzeugende Beweise besitzt, wonach die „Beamten der Regierung der Vereinigten Staaten ihre Pflicht nicht gründlich erfüllt „haben, so gibt sich die Regierung der Vereinigten Staaten der aufrichtigen Hoffnung „hin, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung dieses Beweismaterial zur Prüfung „unterbreiten wird.

„Was immer auch die Behauptung der Kaiserlich Deutschen Regierung hinsichtlich „der Beförderung von Kriegskonterbande an Bord der »Lusitania« oder hinsichtlich „der Explosion dieses Materials durch den Torpedoschuß sein möge, so braucht nur „gesagt zu werden, daß nach Ansicht der amerikanischen Regierung diese Behauptungen „für die Frage der Gesetzmäßigkeit des von den deutschen Marinebehörden bei Ver„senkung des Schiffes angewandten Verfahrens unerheblich sind.

„Allein die Versenkung von Passagierdampfern berührt Grundsätze der Mensch„lichkeit, denen gegenüber die besonderen einzelnen Umstände, die in den Versenkungs„fällen mitsprechen könnten, in den Hintergrund gedrängt werden, Grundsätze, die eine „solche Versenkung, wie die Kaiserlich Deutsche Regierung zweifelsohne ungesäumt „erkennen und anerkennen wird, aus der Reihe der gewöhnlichen Gegenstände diploma„tischer Erörterung oder internationaler Streitfragen herausheben. Was immer die „sonstigen Tatsachen im Falle der »Lusitania« sein mögen, die Hauptsache bleibt, daß „ein großer Dampfer, der in erster Linie und vorzugsweise als Beförderungsmittel „für Passagiere diente und über 1000 Menschen beförderte, die keinerlei Anteil an „der Kriegführung hatten, torpediert und versenkt wurde ohne geringsten Anruf oder „Warnung, und daß Männer, Frauen und Kinder unter Umständen, für die es in „der modernen Kriegführung kein Beispiel gibt, in den Tod gesandt wurden. Die „Tatsache, daß mehr als 100 amerikanische Bürger unter denen waren, die zugrunde „gingen, macht es der Regierung der Vereinigten Staaten zur Pflicht, von diesen „Dingen zu sprechen und erneut mit feierlichem Nachdruck die Aufmerksamkeit der „Kaiserlichen Deutschen Regierung auf die schwere Verantwortung zu lenken, die sie „nach Ansicht der Regierung der Vereinigten Staaten bei dieser tragischen Begeben„heit auf sich geladen hat, und auf den unanfechtbaren Grundsatz, worauf diese Ver„antwortung beruht.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten bemüht sich um etwas Größeres als „bloße Eigentumsrechte oder Handelsprivilegien. Sie bemüht sich um nichts weniger „Erhabenes und Heiliges als die Rechte der Menschlichkeit, durch deren Achtung sich „jede Regierung ehrt, und auf die keine Regierung im Interesse der in ihrer Obhut „und Gewalt Befindlichen verzichten darf. Nur tatsächlicher Widerstand gegenüber „der Kaperung oder die Weigerung, anzuhalten, wenn dies zu Durchsuchungszwecken „befohlen war, hätte dem Führer des Unterseeboots eine Berechtigung geben können, „das Leben der an Bord Befindlichen in Gefahr zu bringen. Die Regierung der Ver„einigten Staaten ist der Ansicht, daß die ausdrücklichen, am 3. 8. 1914 durch die „Kaiserlich Deutsche Admiralität an ihre Seeoffiziere erlassenen Instruktionen diesen

„Grundsatz anerkannt und zur Geltung gebracht haben, wie dies auch die Prisen-„ordnungen aller anderen Nationen tun, und jeder Reisende und Seemann hatte ein „Recht, sich darauf zu verlassen. Auf diesem Grundsatz der Menschlichkeit sowohl als „auf dem Gesetze, das sich darauf gründet, müssen die Vereinigten Staaten bestehen.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten nimmt mit Vergnügen wahr, daß „Euerer Exzellenz Note mit der Andeutung schließt, daß die Kaiserlich Deutsche „Regierung jetzt wie vorher geneigt ist, die guten Dienste der Vereinigten Staaten „anzunehmen, bei dem Versuch, mit der Regierung von Großbritannien zu einer „Verständigung über eine Änderung des Charakters und der Bedingungen des See-„krieges zu gelangen. Die Regierung der Vereinigten Staaten würde es als einen „Vorzug betrachten, auf diese Weise ihren Freunden und der Welt einen Dienst leisten „zu können. Sie ist jederzeit bereit, jeder der beiden Regierungen Andeutungen oder „Anregungen zu übermitteln, die die andere zu übermitteln wünscht, und ladet die „Kaiserlich Deutsche Regierung herzlich ein, von ihren Diensten in dieser Richtung „nach Belieben Gebrauch zu machen. Die ganze Welt wird mitbetroffen von allem, „was auch nur einen teilweisen Ausgleich der Interessen herbeizuführen oder irgendwie „die Schrecken des gegenwärtigen unseligen Konfliktes zu mildern geeignet ist.

„Welche Vereinbarung auch immer zwischen den kriegführenden Parteien glücklich „getroffen werden mag, und was immer nach Ansicht der Kaiserlich Deutschen Regie-„rung in der Vergangenheit für die Handlungsweise ihrer Seebefehlshaber als „Herausforderung oder als verhältnismäßige Rechtfertigung in Betracht kommen mag, „die Regierung der Vereinigten Staaten erwartet zuversichtlich, daß die Gerechtigkeit „und Menschlichkeit der Deutschen Regierung in allen Fällen, wo Amerikaner ge-„schädigt oder ihre Rechte als Neutrale verletzt worden sind, zur Geltung gebracht „werden wird.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten erneut deshalb ernstlich und feierlichst „die Vorstellungen, die sie in ihrer Note an die Kaiserlich Deutsche Regierung vom „15. 5. erhoben hat und stützt sich bei diesen Vorstellungen auf die Grundsätze der „Menschlichkeit, die allgemein anerkannten Anschauungen des internationalen Rechts „und die alte Freundschaft mit dem deutschen Volk.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten kann nicht zugeben, daß die Prokla-„mierung einer Kriegszone, vor der neutrale Schiffe gewarnt worden sind, irgendwie „als eine Verkürzung von Rechten amerikanischer Schiffseigentümer oder amerika-„nischer Bürger ausgelegt werden kann, die sich auf erlaubten Reisen als Passagiere „an Bord von Handelsschiffen einer kriegführenden Macht befinden. Sie glaubt nicht, „daß die Kaiserlich Deutsche Regierung diese Rechte in Frage stellt. Sie glaubt auch, „daß die Kaiserlich Deutsche Regierung als außer Zweifel stehend die Grundsätze an-„nimmt, daß Leben von Nichtkämpfern gesetz- oder rechtmäßig nicht in Gefahr ge-„bracht werden dürfen durch Kaperung oder Zerstörung eines Handelsschiffes, das „keinen Widerstand leistet, und daß die Kaiserlich Deutsche Regierung die Verpflichtung „anerkennt, die notwendige Vorsicht anzuwenden bei der Feststellung, ob ein ver-„dächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegführenden Nation angehört oder tatsächlich „Kriegskonterbande unter neutraler Flagge führt. Die Regierung der Vereinigten „Staaten darf deshalb erwarten, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung die not-„wendigen Maßnahmen ergreifen wird, um diese Grundsätze hinsichtlich der Sicherung „amerikanischer Leben und amerikanischer Schiffe zu verwirklichen, und bittet um „die Zusicherung, daß dies geschehen wird."

Die vorstehende amerikanische Note gab die Veranlassung zum Rücktritt des Staatssekretärs Bryan. Dieser erhob die Forderung, daß den amerikanischen Bürgern verboten werden sollte, auf Schiffen zu reisen, welche die Flagge einer kriegführenden Nation trugen, und lehnte die Verantwortung für einen weiteren scharfen Notenwechsel mit Deutschland ab, der nach seiner Ansicht zum Kriege führen müßte. Präsident Wilson hatte sich jedoch in Übereinstimmung mit der Auffassung der überwiegenden Mehrheit des amerikanischen Volkes zu einer Bekundung wahrer Neutralität im Sinne Bryans nicht bereit gefunden.

Einen Begriff von den politischen Triebkräften, welche in den betreffenden Tagen in den Vereinigten Staaten am Werke waren, gibt ein Bericht des deutschen Botschafters vom 9. 6. 1915:

„. . . . Trotzdem die Wogen der antideutschen Stimmung, welche durch den „»Lusitania«-Zwischenfall hervorgerufen wurden, noch immer sehr hoch gehen, so „kann man doch mit gutem Gewissen behaupten, daß weder der Präsident noch das „amerikanische Volk einen Krieg mit Deutschland wünschen. Demnach hat Herr „Wilson am meisten Aussicht, die öffentliche Meinung für sich zu gewinnen, wenn er „den Konflikt mit uns ehrenvoll beilegt, indem er denselben zum Ausgangspunkte für „eine friedliche Bewegung im großen Stil ausnutzt. Ich bin fest davon überzeugt „— mehr denn je, nachdem ich kürzlich eine längere Unterredung mit ihm hatte —, „daß die Gedanken des Präsidenten sich in dieser Richtung bewegen . . . .

„Obgleich ich fürchte, eines übertriebenen Optimismus geziehen zu werden, so „muß ich doch nach meinen hiesigen Beobachtungen die Ansicht aussprechen, daß der „Präsident und die hiesige Regierung viel neutraler sind, als man gemeinhin an„nimmt. Der Einfluß Englands ist hier ein ungeheurer, weil er durch so viel Kanäle „geht, die wir gar nicht zuschließen können. Demgegenüber hat die hiesige Zentral„regierung versucht, eine neutrale Haltung zu bewahren. Es ist eine für uns viel„leicht auffallende, aber dennoch feststehende Tatsache, daß, so oft einflußreiche Ameri„kaner aus New York, Boston und Philadelphia, den englischen Hauptquartieren in „diesem Lande, nach Washington kommen, sie über die dortige prodeutsche Stimmung „klagen. Wie ich bestimmt in Erfahrung brachte, hofft die Regierung sogar, ... die „Waffen- und Munitionsausfuhr nach Europa zu verhindern. Außerhalb des anti„deutschen Rings ist die Stimmung hierfür im Lande günstig. Weite Kreise fühlen, „daß der Verkauf von Waffen und Munition nicht in Einklang zu bringen ist mit „den fortgesetzten Appellen an die Humanität, welche von Washington aus in die Welt „gesandt werden.

„Wie aus obigem hervorgeht, ist mein Gesamteindruck der, daß Herr Wilson „am ehesten glaubt, wiedergewählt zu werden, wenn er in Europa Frieden stiftet . . . .“

In den lange währenden Erörterungen auf deutscher Seite zwischen den Persönlichkeiten der politischen Reichsleitung und der Seekriegführung über die nach Amerika zu sendende Antwort stießen die Gegensätze der Anschauungen hart aufeinander. Ausgangspunkt der Verhandlungen war

die aus Washington überbrachte Anregung, den Forderungen des Präsidenten Wilson dadurch entgegenzukommen, daß amerikanischen Schiffen und amerikanischen Bürgern auf neutralen Schiffen ohne weiteres Sicherheit eingeräumt würde. Darüber hinaus sollte amerikanischen Bürgern nicht nur auf feindlichen Passagierdampfern[1]), sondern auch auf allen anderen feindlichen Handelsschiffen Sicherheit in Aussicht gestellt werden, sofern der Präsident der Vereinigten Staaten es England gegenüber zuwege bringen würde, die Beseitigung der Bewaffnung der feindlichen Handelsschiffe und des Mißbrauchs neutraler Flaggen durchzusetzen sowie eine Gewähr für die deutsche Regierung zu verschaffen, daß feindliche Handelsschiffe künftig unter keinen Umständen feindselige Angriffshandlungen gegen anhaltende deutsche U-Boote unternähmen.

Das letzte — Gewähr für das Leben amerikanischer Bürger auf allen feindlichen Handelsschiffen — bedeutete für die U-Boote das Anhalten aller feindlichen Handelsschiffe, statt des warnungslosen Versenkens durch ↓-Torpedoschuß, das Aussteigenlassen amerikanischer Angehöriger der Besatzung und der amerikanischen Reisenden, mit anderen Worten: Handelskrieg nach Kreuzer Art, der sogenannte „Handelskrieg nach der Prisenordnung". Der Chef des Admiralstabes, Admiral Bachmann, und der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, bezeichneten diese Forderung als undurchführbar für die U-Boote, als ein gewagtes und unmögliches Aufsspielsetzen von Personal und Material, als gleichbedeutend mit dem völligen Preisgeben des U-Bootskrieges; ein Preisgeben des U-Bootskrieges, nicht etwa aufgewogen durch das Aufhören der englischen Blockade, wie es am 16. 2. von der deutschen Regierung dem Präsidenten Wilson vorgeschlagen, aber von der englischen Regierung rundweg abgelehnt worden war, sondern nunmehr von feindlicher Seite wohlfeil erkauft mit der einzigen Gegenleistung des Verzichtens auf Bewaffnung und aktive Gegenwehr feindlicher Handelsschiffe. „England hungert uns weiter aus, ohne jede Vergeltung unsererseits", so kennzeichnete Admiral Bachmann eine militärpolitische Abmachung solcher Art. Der Chef des Admiralstabes und der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts lehnten daher den ersten zur Beratung stehenden politischen Antwortentwurf grundsätzlich ab.

---

[1]) Der bereits erlassene Kaiserliche Befehl vom 6. 6., betreffend das Schonen großer feindlicher Passagierdampfer (S. 102), war weder der amerikanischen Regierung noch auch dem deutschen Botschafter in Washington bekanntgegeben worden, da der Admiralstab die Befürchtung hegte, daß die feindliche Kriegführung aus der Kenntnis dieser Maßnahme Vorteile ziehen könnte.

Bestärkt wurden die Admirale in ihrer abweisenden Haltung durch eine bemerkenswerte Äußerung der kriegserfahrenen U-Bootsfront. Auf Anregung des Admiralstabschefs und unter Zustimmung des Kaisers wurden Ende Juni der Führer der U-Boote der Hochseeflotte, Fregattenkapitän Bauer, der Chef der U-Flottille Flandern, Kapitänleutnant Bartenbach, und der Kommandant von „U 41", Kapitänleutnant Hansen, nach Berlin berufen, um insbesondere dem Reichskanzler ihre militärischen Ansichten über die sich aus der Handhabung der U-Boote im Kriegsgebiet ergebenden praktischen Möglichkeiten des U-Bootskrieges anschaulich vorzutragen. Am 28. 6. 15 legten die drei Seeoffiziere ihre Stellungnahme zu dem Notenentwurf des Auswärtigen Amts in der folgenden gemeinsamen Denkschrift nieder:

„Soweit bekannt, hat die deutsche Regierung nur zugesichert, daß „amerikanische Schiffe in der Ausübung der legitimen Seefahrt nicht „gefährdet werden sollen. Eine Zusicherung, daß das Leben amerikanischer Bürger auf neutralen Schiffen schlechtweg nicht gefährdet werden „soll, kann sich doch nur auf legitime Seefahrt neutraler Schiffe beziehen. „Wenn neutrale Schiffe dagegen der Versenkung verfallen infolge ihrer „an Bord geführten Kriegskonterbande, dann kann das versenkende U-Boot „keine Gewähr für das Leben der Besatzung übernehmen, weil die Boote „mit der Besatzung des Dampfers auf freier See durch Wind und Wetter „stets gefährdet sind. . . .

„Die Zusicherung (der Sicherheit für Amerikaner auf feindlichen Schiffen) würde bedeuten, daß kein Schiff, weder ein neutrales „noch ein feindliches, ohne eine vorhergegangene geordnete Untersuchung „von U-Booten versenkt werden darf. — Der Kernpunkt der ganzen Note „liegt in der Frage der Untersuchung der Handelsschiffe durch U-Boote „überhaupt.

„Ist diese Untersuchung durchführbar?

„Bei den U-Booten spricht gegen eine Untersuchung folgendes:

„a) Dampfer sind gegen eine Durchsuchung gesichert, sobald sie mehr „als 12 sm laufen. Dies ist bei dem größten Teil der für den Verkehr „zwischen Amerika und England in Frage kommenden Dampfer der Fall. „Auch bei Dampfern, die nur 10—12 sm laufen, kommt ein 2—3 sm „ab stehendes Boot mit seinen 12 sm nur ganz langsam näher.

„b) Gefährdung des Bootes durch Hilfskreuzer, versteckte Geschütze, „plötzliche Rammversuche. Das U-Boot kann nie entscheiden, ob der gesichtete Dampfer ein Handelsdampfer oder Hilfskreuzer ist. Erweist sich

„der gesichtete Dampfer als Hilfskreuzer oder als bewaffnetes Wachfahr„zeug, so ist das U-Boot mit Bestimmtheit verloren (»U 14«). Gelingt „einem Handelsschiff ein Rammversuch, so werden die Ankläger ihre „Stimme nicht mehr erheben können, das Boot wird mit Besatzung ver„mißt bleiben. Mißlingen solche Rammversuche, so wird man eine Ab„sicht nicht nachweisen können. Es kommen selbst im Frieden ohne jede „Absicht folgenschwere Zusammenstöße vor; auch haben wir in der „etwaigen Bestrafung der Schuldigen keinen Ersatz für ein verlorenes „U-Boot.

„Welcher Art die Garantien sein könnten, durch die die englische „Regierung das Aufhören des Flaggenmißbrauchs und das Unterlassen „feindlicher Handlungen seitens der Handelsschiffe gewährleisten sollte, ist „nicht zu erkennen. Nach den bisherigen Erfahrungen ist damit zu „rechnen, daß in vielen Fällen der Dampferführer sowohl in der Flaggen„führung als namentlich in dem Unternehmen feindlicher Handlungen auf „eigene Faust die augenblickliche Lage nach Möglichkeit ausnutzen wird. „Trotz amtlicher englischer Zusicherung wird jeder U-Bootskommandant „das subjektive Gefühl größten Mißtrauens haben und wird es nicht ver„antworten, sein Boot aufs Spiel zu setzen.

„c) Die Durchsuchung könnte sich nur auf eine oberflächliche Prüfung „der auf das U-Boot gebrachten Papiere erstrecken. Eine wirkliche Durch„suchung der Ladung kann in See ohne Löschung der Ladung nicht statt„finden, weil die unteren Teile der Ladung ohne Löschen nicht zugäng„lich sind. Eine Prüfung der Besatzungs- und Passagierliste auf ameri„kanische Bürgerschaft gibt keine Gewähr. Auch die Papiere dieser Per„sonen kann der Kommandant nicht auf ihre Echtheit und Richtigkeit „prüfen. Derartige Untersuchungen lassen sich nur in tagelanger Arbeit „im Hafen durchführen.

„d) Die auch nur flüchtige Untersuchung eines Dampfers würde einen „solchen Zeitverlust bedeuten, daß die herbeigerufene feindliche Bewachung „stets eine Gefahr für das Boot bedeuten würde.

„Ist durch die Untersuchung festgestellt, daß das Schiff wegen seiner „Konterbande aufgebracht werden muß, so müßte entweder die Prise in „einen deutschen Hafen gebracht oder, wenn dies unmöglich ist, versenkt „werden. Das Einbringen der Prisen ist nicht möglich. Die Prisen würden „uns mit Sicherheit nebst der Prisenbesatzung vom Feind weggenommen „werden. Schon durch Abgabe des Prisenkommandos wird das U-Boot „bei seiner geringen Besatzungsstärke in seiner Leistungsfähigkeit schwer „beeinträchtigt. Wenn vereinzelte Prisen eingebracht werden konnten,

„so waren es besondere Ausnahmefälle; auch ist hierbei in einem Fall „das Prisenkommando nur durch das deutsch-freundliche Verhalten des „Dampferführers vor Gefangennahme bewahrt worden. (»U 41«).

„Muß aus diesen Gründen zur Versenkung des Schiffes geschritten „werden, so kann eine Zusicherung, daß das Leben der in den Schiffs-„booten sich befindenden Schiffsbesatzung nicht gefährdet wird, nicht ge-„geben werden. Diese Boote bleiben den Zufällen von Wind und Wetter „ausgesetzt. Die Versenkung eines Dampfers ohne Warnung mittels eines „Torpedoschusses ist kaum inhumaner als das Aussteigenlassen der Be-„satzung in die Schiffsboote auf See. Die Zeit bis zum Wegsinken genügt, „wie viele Fälle beweisen, vollauf, die Besatzung in die Boote steigen „zu lassen.

„Durch die Erklärung über das Kriegsgebiet ist die Schiffsführung „gewarnt und kann für rasches Klarwerden der Boote Sorge tragen. Tat-„sächlich kommen die Boote auch in erstaunlich kurzer Zeit klar, und die „Besatzung wird fast stets vollzählig gerettet. Andererseits liegt in der „durch das Gefahrmoment bedingten Erhöhung der Heuer eine Wirkung „des U-Bootskrieges.

„Feindliche Schiffe verfallen unter allen Umständen der Aufbringung „oder Vernichtung. Wollte die deutsche Regierung eine Zusicherung geben, „daß das Leben amerikanischer Bürger nicht gefährdet werden dürfte, so „würde dies bedeuten, daß feindliche Schiffe wegen eines sich dort an Bord „befindenden Amerikaners nicht versenkt werden dürfen, damit das Leben „dieses Amerikaners im offenen Schiffsboot nicht gefährdet wird. Unter „diesen Umständen könnte die englische Regierung leichten Herzens auf „den Mißbrauch neutraler Flaggen verzichten, wenn das Vorhandensein „eines Mannes der Besatzung mit Ausweispapieren als amerikanischer „Bürger die Schiffe unter englischer Flagge gegen Versenkung schützt.

„Welche Folgen würden die in dem Notenentwurf beabsichtigten Zu-„sicherungen haben?

„1. Große schnellaufende Dampfer können von U-Booten unter keinen „Umständen angehalten werden. Sie laufen einfach weg, sobald das „U-Boot zur Untersuchung in die Nähe kommt. Also alle großen Getreide-„und Munitionsdampfer fahren sicher. Nur das ungesehene Herankommen „auf Torpedoschußweite ist für diese Schiffe gefährlich.

„2. Die Durchsuchung eines Dampfers ist so zeitraubend, daß schon „dadurch die Wirkung des U-Bootskrieges erheblich sinken würde.

„3. Die Durchsuchung der Papiere allein würde ohne weiteres die „Freilassung aller der Schiffe bedeuten, die einen Amerikaner an Bord

„nachweisen, also praktisch aller Seeschiffe überhaupt. Also Wirkung des „U-Bootskrieges gleich Null.

„4. Ob mit oder ohne neutrale Flagge fahren alle Schiffe gleich„mäßig sicher, sofern sie einen Amerikaner an Bord nachweisen. Der Miß„brauch neutraler Flaggen würde als überflüssig von selbst aufhören.

„5. Sobald es bekannt wird, daß kein Schiff mehr ohne Durchsuchung „versenkt wird, richtet die englische Regierung noch mehr als bisher genau „vorgeschriebene, durch Seezeichen festgelegte Dampferwege ein, die „dauernd durch Wachfahrzeuge abpatrouilliert werden, und kein U-Boot „kann es wagen, in diesen Gewässern einen Dampfer anzuhalten. Wirkung „des U-Bootskrieges gleich Null.

„6. Wir wären gezwungen, unsere U-Boote außerhalb des Küsten„gebiets auf dem Atlantischen Ozean anzusetzen, um frei von der Be„wachung Dampfer anzuhalten. Besatzungen, die in solchen Gegenden in „die Boote geschickt werden, sind erheblich gefährdet. Der An- und Rück„marsch der Boote wird dann so groß, die Zahl der aufzufindenden „Dampfer so klein, daß es ein zweckloses Aufs-Spiel-Setzen der U-Boote „bedeuten würde, wollte man den U-Bootskrieg noch fortsetzen.

„7. Die Engländer würden natürlich dieses Abflauen des U-Boots„krieges ihren energischen Abwehrmitteln zuschreiben. Die schon etwas „kleinlaut gewordene Stimmung würde durch diese als einen Sieg der „englischen Marine dargestellte Wendung gehoben und unseren Feinden „der Nacken gesteift werden. Daran würde auch nichts geändert werden, „wenn die deutsche Regierung amtlich eine Abschwächung des U-Boots„krieges als Abmachung mit Amerika veröffentlichte.

„Die zur Zeit für die Führung des U-Bootskrieges geltenden An„weisungen haben die Aussichten der U-Boote sehr vermindert. Dies wird „in steigendem Maße der Fall sein, je mehr in England die Erkenntnis „durchdringt, daß allein die neutrale Flagge einen vollkommenen Schutz „gegen U-Boote bietet. Selbst unter der Voraussetzung, daß die englische „Regierung das Aufhören des Flaggenmißbrauchs durchsetzen kann, würde „der Scheinverkauf an neutrale Reedereien den nächstliegenden Ausweg „bilden. Die erforderlichen Feststellungen, um ein solches Schiff gemäß „Prisenordnung zu beschlagnahmen, wird ein U-Boot auf hoher See nicht „vornehmen können.

„Wenn auf diese Weise im Laufe der Zeit Schiffe unter neutraler „Flagge einen großen Teil des englischen Seeverkehrs übernehmen, wird „der U-Bootskrieg von selbst gegenstandslos. Es wird sich dann nicht „länger rechtfertigen lassen, die U-Boote den Gefahren dieser Kriegführung

„auszusetzen und anderen Aufgaben zu entziehen. Demnach kann nur „eine Aufhebung der mit dem 1. und 6. Juni 1915 erlassenen Einschränkungen ein Abflauen der Wirkung des U-Bootskrieges verhindern und „eine weitere Verwendung der U-Boote zu diesem Kriegszweck rechtfertigen."

Auf den U-Boots-fachmännischen Inhalt der vorstehenden Denkschrift wird an späterer Stelle eingegangen.

Der äußersten Folgerung der Marine, den U-Bootskrieg besser ganz aufzugeben, als etwa den U-Bootskommandanten allen Handelsschiffen gegenüber das Anhalten und Untersuchen anzubefehlen und damit der Forderung des Präsidenten Wilson bis zum Letzten nachzukommen, vermochten der Reichskanzler und das Auswärtige Amt nicht zuzustimmen. Die Einbuße an Ansehen im feindlichen und neutralen Ausland wie auch die Rücksicht auf die Stimmung im deutschen Volke ließen es nicht zu, die politische Verantwortung dafür zu übernehmen. Aber irgendeine Form des Nachgebens sollte gefunden werden, um die drohende Gefahr eines Krieges mit den Vereinigten Staaten zu bannen.

Auch der Chef des Generalstabes des Feldheeres, General v. Falkenhayn, hatte sich in einer Unterredung mit Admiral Bachmann am 17. 6. in dem Sinne ausgesprochen, er müsse darauf bestehen, daß die Marine eine Gewähr dafür übernehme, daß durch den U-Bootskrieg die Vereinigten Staaten nicht in die Reihen der Gegner Deutschlands getrieben würden. Er könne die Verantwortung für die Fortführung des Krieges unter solchen Umständen nicht mehr auf sich nehmen. Nicht die bewaffnete Macht Amerikas, wohl aber der moralische Eindruck der neuen Gegnerschaft auf die übrigen Neutralen, vor allem Rumänien, Bulgarien und Holland, würde verhängnisvoll werden.

Eine mittlere Linie wurde trotz des anfangs unüberbrückbar scheinenden Gegensatzes zwischen Politik und Seekriegführung schließlich gefunden. Dem Widerstand der Marine gegen den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung wurde Rechnung getragen und das von dem Präsidenten Wilson beanspruchte Recht amerikanischer Bürger auf Sicherheit an Bord jedes Schiffes und auf jeder Fahrt nicht anerkannt. In diesem wichtigsten Punkte verharrte somit die deutsche Regierung auf ihrem Standpunkt; der alte Gegensatz Deutschland—Amerika blieb bestehen.

Dagegen wurde, um den Willen zum Entgegenkommen zu erweisen, eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die, ohne den U-Bootskrieg nennenswert zu beeinträchtigen, geeignet waren, dem Verkehr amerikanischer

Passagiere durch das Kriegsgebiet, jedoch unter neutraler Flagge, vollauf zu genügen.

Der Wortlaut der Antwortnote der deutschen Regierung vom 8. Juli, in welcher einleitend nochmals mit Ernst und mit Nachdruck auf die anfechtbaren Maßnahmen der englischen Kriegführung und die außerordentliche Zwangslage Deutschlands im Kampf um Sein oder Nichtsein hingewiesen wurde, war folgender:

„Die Kaiserliche Regierung hat mit Genugtuung aus der Note entnommen, wie „sehr es der Regierung der Vereinigten Staaten am Herzen liegt, die Grundsätze der „Menschlichkeit auch im gegenwärtigen Kriege verwirklicht zu sehen. Dieser Appell „findet in Deutschland vollen Widerhall, und die Kaiserliche Regierung ist durchaus „gewillt, ihre Darlegungen und Entschließungen auch im vorliegenden Fall ebenso „von den Prinzipien der Humanität bestimmen zu lassen, wie sie dies stets getan hat.

„Dankbar hat es die Kaiserliche Regierung begrüßt, daß die Amerikanische Re„gierung in ihrer Note vom 15. Mai d. J. selbst daran erinnert hat, wie sich Deutsch„land in der Behandlung des Seekriegsrechts stets von den Grundsätzen des Fort„schritts und der Menschlichkeit hat leiten lassen. In der Tat haben seit der Zeit, „wo Friedrich der Große mit John Adams, Benjamin Franklin und Thomas Jefferson „den Freundschafts- und Handelsvertrag vom 10. September 1785 zwischen Preußen „und der Republik des Westens vereinbarte, deutsche und amerikanische Staats„männer in dem Kampf für die Freiheit der Meere und für den Schutz des fried„lichen Handels immer zusammengestanden. Bei den internationalen Verhandlungen, „die später zur Regelung des Seekrieges gepflogen wurden, sind Deutschland und „Amerika gemeinsam für fortschrittliche Grundsätze, insbesondere für die Abschaffung „des Seebeuterechts sowie für die Wahrung der neutralen Interessen eingetreten. „Noch bei Beginn des gegenwärtigen Krieges hat sich die Deutsche Regierung auf den „Vorschlag der Amerikanischen Regierung sofort bereit erklärt, die Londoner See„kriegsrechtserklärung zu ratifizieren und sich dadurch bei der Verwendung ihrer See„streitkräfte allen dort vorgesehenen Beschränkungen zugunsten der Neutralen zu „unterwerfen. Ebenso hat Deutschland stets an dem Grundsatz festgehalten, daß der „Krieg mit der bewaffneten und organisierten Macht des feindlichen Staates zu führen „ist, daß dagegen die feindliche Zivilbevölkerung nach Möglichkeit von den kriege„rischen Maßnahmen verschont bleiben muß. Die Kaiserliche Regierung hegt die „bestimmte Hoffnung, daß es beim Eintritt des Friedens oder sogar schon früher „gelingen wird, das Seekriegsrecht in einer Weise zu ordnen, die die Freiheit der „Meere verbürgt, und sie wird es mit Dank und Freude begrüßen, wenn sie dabei „Hand in Hand mit der Amerikanischen Regierung arbeiten kann.

„Wenn in dem gegenwärtigen Kriege, je länger je mehr, die Grundsätze durch„brochen worden sind, die das Ziel der Zukunft sein sollten, so trägt die Deutsche „Regierung keine Schuld daran.

„Der Amerikanischen Regierung ist es bekannt, wie von vornherein und in „steigender Rücksichtslosigkeit Deutschlands Gegner darauf ausgegangen sind, unter „Lossagung von allen Regeln des Völkerrechts und unter Mißachtung aller Rechte „der Neutralen durch die völlige Lahmlegung des friedlichen Verkehrs zwischen

„Deutschland und den neutralen Ländern nicht sowohl die Kriegführung als vielmehr „das Leben der deutschen Nation vernichtend zu treffen. Am 3. November v. J. hat „England die Nordsee zum Kriegsgebiet erklärt und der neutralen Schiffahrt die „Durchfahrt durch Legung schlecht verankerter Minen sowie durch Anhalten und Auf„bringen der Schiffe aufs äußerste gefährdet und erschwert, so daß es tatsächlich „neutrale Küsten und Häfen gegen alles Völkerrecht blockiert. Lange vor Beginn des „Unterseebootskrieges hat England auch die legitime neutrale Schiffahrt nach Deutsch„land so gut wie völlig unterbunden. So wurde Deutschland zu dem Handelskrieg „mit Unterseebooten gezwungen. Bereits am 16. November v. J. hat der englische „Premierminister im Unterhause erklärt, daß es eine der Hauptaufgaben Englands „sei, zu verhindern, daß Nahrungsmittel für die deutsche Bevölkerung über neutrale „Häfen nach Deutschland gelangten. Seit dem 1. März d. J. endlich nimmt England „von den neutralen Schiffen alle nach Deutschland gehenden sowie alle von Deutsch„land kommenden Waren, auch wenn sie neutrales Eigentum sind, ohne weiteres weg. „Wie seinerzeit die Buren, so soll jetzt das deutsche Volk vor die Wahl gestellt werden, „ob es mit seinen Frauen und Kindern dem Hungertode erliegen oder seine Selb„ständigkeit aufgeben wolle.

„Während uns so unsere Feinde laut und offen den Krieg ohne Gnade und bis „zur völligen Vernichtung angesagt haben, führen wir den Krieg in der Notwehr für „unsere nationale Existenz und um eines dauernd gesicherten Friedens willen. Den „erklärten Absichten unserer Feinde und der von ihnen angewandten völkerrechts„widrigen Kriegführung haben wir den Unterseebootskrieg anpassen müssen.

„Bei allen grundsätzlichen Bemühungen, neutrales Leben und Eigentum nach „Möglichkeit vor Schädigung zu bewahren, hat die Deutsche Regierung schon in der „Denkschrift vom 4. Februar rückhaltlos anerkannt, daß durch den Unterseeboots„krieg Interessen der Neutralen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Aber „ebenso wird auch die Amerikanische Regierung zu würdigen wissen, daß die Kaiser„liche Regierung in dem Daseinskampf, der Deutschland von seinen Gegnern auf„gezwungen und angekündigt ist, die heilige Pflicht hat, alles, was irgend in ihrer „Macht steht, zu tun, um das Leben der deutschen Untertanen zu schützen und zu „retten. Wollte die Kaiserliche Regierung diese ihre Pflichten versäumen, so würde „sie sich vor Gott und der Geschichte der Verletzung derjenigen Prinzipien höchster „Humanität schuldig machen, die die Grundlagen jedes Staatslebens sind.

„Mit erschreckender Deutlichkeit zeigt der Fall der »Lusitania«, zu welcher Ge„fährdung von Menschenleben die Art der Kriegführung unserer Gegner führt. Durch „die unter Verheißung von Prämien erfolgte Anweisung an die britischen Handels„schiffe, sich zu bewaffnen und die Unterseeboote zu rammen, ist in schärfstem Wider„spruch mit allen Grundsätzen des Völkerrechts jede Grenze zwischen den Handels„und Kriegsschiffen verwischt und sind die Neutralen, die die Handelsschiffe als „Reisende benutzen, allen Gefahren des Krieges in erhöhtem Maße ausgesetzt worden. „Hätte der Kommandant des deutschen Unterseebootes, welches die »Lusitania« ver„nichtete, Mannschaften und Reisende vor der Torpedierung ausbooten lassen, so hätte „dies die sichere Vernichtung seines eigenen Bootes bedeutet. Nach allen bei der „Versenkung viel kleinerer und weniger seetüchtiger Schiffe gemachten Erfahrungen „war zu erwarten, daß ein so mächtiges Schiff wie die »Lusitania« auch nach der „Torpedierung lange genug über Wasser bleiben würde, um die Passagiere in die

„Schiffsboote gehen zu lassen. Umstände ganz besonderer Art, insonderheit das Vor-
„handensein großer Mengen hochexplosiver Stoffe an Bord, haben diese Erwartung
„getäuscht. Außerdem darf noch darauf hingewiesen werden, daß bei Schonung der
„»Lusitania« Tausende von Kisten mit Munition den Feinden Deutschlands zu-
„geführt und dadurch tausende deutscher Mütter und Kinder ihrer Ernährer beraubt
„worden wären.

„In dem Geiste der Freundschaft, von der das deutsche Volk gegenüber der
„Union und ihren Bewohnern seit den ersten Tagen ihres Bestehens beseelt ist, wird
„die Kaiserliche Regierung immer bereit sein, auch während des gegenwärtigen Krieges
„alles ihr Mögliche zu tun, um der Gefährdung des Lebens amerikanischer Bürger
„vorzubeugen.

„Die Kaiserliche Regierung wiederholt daher die Zusicherung, daß amerikanische
„Schiffe in der Ausübung der legitimen Schiffahrt nicht gehindert und das Leben
„amerikanischer Bürger auf neutralen Schiffen nicht gefährdet werden sollen.

„Um unvorherzusehende, bei der Seekriegführung der Gegner Deutschlands
„mögliche Gefährdungen amerikanischer Passagierdampfer auszuschließen, werden die
„deutschen Unterseeboote angewiesen werden, solche durch besondere Abzeichen kenntlich
„gemachte und in angemessener Zeit vorher angesagte Passagierdampfer frei und
„sicher passieren zu lassen. Dabei gibt sich die Kaiserliche Regierung allerdings der
„zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Amerikanische Regierung die Gewähr dafür
„übernimmt, daß diese Schiffe keine Konterbande an Bord haben. Die näheren Ver-
„einbarungen für die unbehelligte Fahrt dieser Schiffe würden von den beiderseitigen
„Marinebehörden zu treffen sein.

„Zur Schaffung ausreichender Reisegelegenheit für amerikanische Bürger über
„den Atlantischen Ozean stellt die Deutsche Regierung zur Erwägung, die Zahl der
„verfügbaren Dampfer dadurch zu vermehren, daß eine angemessene, der genaueren
„Vereinbarung unterliegende Zahl neutraler Dampfer unter amerikanischer Flagge
„in den Passagierdienst unter den gleichen Bedingungen wie die vorgenannten
„amerikanischen Dampfer eingestellt wird.

„Die Kaiserliche Regierung glaubt annehmen zu dürfen, daß auf diese Weise
„ausreichende Gelegenheiten für amerikanische Bürger zur Reise über den Atlantischen
„Ozean zu schaffen sind. Eine zwingende Notwendigkeit für amerikanische Bürger,
„in Kriegszeiten auf Schiffen unter feindlicher Flagge nach Europa zu reisen, dürfte
„demnach nicht vorliegen. Insbesondere vermag die Kaiserliche Regierung nicht zu-
„zugeben, daß amerikanische Bürger ein feindliches Schiff durch die bloße Tatsache
„ihrer Anwesenheit an Bord zu schützen vermögen. Deutschland ist lediglich dem Bei-
„spiel Englands gefolgt, als es einen Teil der See zum Kriegsgebiet erklärte. Unfälle,
„die in diesem Kriegsgebiet Neutralen auf feindlichen Schiffen zustoßen sollten,
„könnten daher nicht wohl anders beurteilt werden als Unfälle, denen Neutrale auf
„dem Kriegsschauplatz zu Lande jederzeit ausgesetzt sind, wenn sie sich trotz vorheriger
„Warnung in Gefahr begeben.

„Sollte sich jedoch die Erwerbung neutraler Passagierdampfer für die Amerika-
„nische Regierung nicht in ausreichendem Umfange ermöglichen lassen, so ist die
„Kaiserliche Regierung bereit, keine Einwendungen dagegen zu erheben, daß die
„Amerikanische Regierung vier Passagierdampfer feindlicher Flagge für den Passagier-
„verkehr Nordamerika—England unter amerikanische Flagge bringt. Die Zusage für

„die »freie und sichere« Fahrt amerikanischer Passagierdampfer würde dann unter „den gleichen Vorbedingungen auch auf diese früher feindlichen Passagierdampfer ausgedehnt werden.

„Der Herr Präsident der Vereinigten Staaten hat in dankenswerter Weise sich „zur Übermittlung und Anregung von Vorschlägen an die Großbritannische Regierung, insonderheit wegen Änderung des Seekrieges, bereit erklärt. Die Kaiserliche „Regierung wird stets von den guten Diensten des Herrn Präsidenten gern Gebrauch „machen und gibt sich der Hoffnung hin, daß seine Bemühungen sowohl im vorliegenden „Falle wie auch für das große Ziel der Freiheit der Meere zu einer Verständigung „führen werden."

11. Die 3. Lusitania-Note des Präsidenten Wilson vom 21./23. Juli 1915.

Die Einzelheiten der mühevollen und langwierigen Unterhandlungen im deutschen Lager über die Abfassung der Antwort vom 8. Juli an Amerika[1]) lassen erkennen, daß im Hintergrunde der Gedankengänge die durch die militärpolitische Lage gegebene Überlegung stand, wie diese oder jene Form der Antwort von dem mächtigen Neutralen aufgenommen werden, auf welchen Boden die Ankündigung dieser oder jener militärischen Absicht in den Vereinigten Staaten fallen würde. Die Nachrichtenverbindung Deutschlands mit Amerika war — dafür sorgte England — denkbar ungünstig. Was durch die Presse und durch Einzelmitteilungen herüberkam, war widerspruchsvoll und unklar oder gefärbt. Als maßgebende Quelle für die Beurteilung der politischen Stimmung in den Vereinigten Staaten und die danach zu fassenden Entschlüsse standen der deutschen Regierung allein die telegraphischen Berichte des Botschafters in Washington, Graf Bernstorff, an das Auswärtige Amt zur Verfügung.

Aus einem Bericht des deutschen Botschafters vom 2. Juli:

„. . . . Die Verhältnisse sind wieder normale geworden und werden solche „bleiben, wenn unsere bevorstehende Antwortnote Entgegenkommen zeigt. Ich möchte „sogar einen Schritt weiter gehen und behaupten, daß der »Lusitania«-Zwischenfall „schließlich infolge der Behandlung, die wir ihm haben angedeihen lassen, einen „günstigen Einfluß ausgeübt hat und weiter ausüben wird. Allerdings erhöht dieser „Vorfall die Wut unserer hiesigen Gegner. Mit der anglophilen »Gesellschaft« in „New York, Philadelphia und Boston ist momentan überhaupt nicht zu reden, und „hinsichtlich der Wallstreet-Magnaten steht die Sache nicht besser; diese beiden Fak„toren sind eben zu innig mit England verbunden.

„Indessen ist die Regierung infolge des »Lusitania«-Zwischenfalles zum ersten „Male wirklich aufgewacht. Sie erfaßt jetzt die Bedeutung der Seekriegsfrage. Wenn „ich im Februar, März, April mit amtlichen Persönlichkeiten über den Unterseeboots„krieg und damit zusammenhängende Dinge sprach, fand ich kaum Gehör. Man „verstand hier den Ernst der Lage gar nicht. Jetzt dagegen ist das Thema der »Frei„heit der See« das Leitmotiv der amerikanischen Politik geworden. Alles ist vor„bereitet, auch um England gegenüber energisch aufzutreten, wenn unsere Antwortnote

[1]) Vgl. v. Tirpitz, „Politische Dokumente", S. 359/377. — Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg u. Berlin 1926.

„eine Fortführung der Verhandlungen ermöglicht. Selbst die New Yorker Presse „ist viel vernünftiger geworden. Die auf den Krieg bezüglichen Fragen werden „leidenschaftslos erörtert. . . . Noch niemals seit Beginn des Krieges waren die „Aussichten für eine verständige amerikanische Politik so günstig wie jetzt."

Nach dem Eintreffen der deutschen Note vom 8. Juli läßt der Botschafter am 22. Juli einen Bericht folgen, in welchem die Wirkung der deutschen Antwort vom 8. angedeutet und der Inhalt der neuen, dritten amerikanischen „Lusitania"-Note mitgeteilt wird:

„Wenn man sich fragt, was das Ergebnis der elfwöchigen Verhandlungen über „den »Lusitania«-Zwischenfall und der Aufwendung aller irgendwie möglichen Überredungskunst gewesen ist, so muß die Antwort dahin lauten, daß unter schwierigen „Verhältnissen Krieg und Abbruch der diplomatischen Beziehungen verhindert worden „ist. Namentlich der letzteren Eventualität waren wir zeitweilig viel näher, als vielleicht in Deutschland geglaubt wird.

„Von der Stimmung, die hier in den ersten Wochen nach dem »Lusitania«-Zwischenfall herrschte, kann sich nur der einen Begriff machen, welcher es hat mit „ansehen und insbesondere fühlen müssen. Unter den damals herrschenden Umständen „gab es nur einen Ausweg: Zeit zu gewinnen und eine freundliche Stimmung wiederherzustellen, welche eine Fortführung der Verhandlung möglich machte. Dies „ist gelungen.

„Besseres kann nur erreicht werden, wenn sich die amerikanische Regierung entschließt, die Verhandlungen gleichzeitig mit Berlin und London aufzunehmen, um „auf diesem Wege einen Ausgleich herbeizuführen. Der Gegensatz zwischen unserer „und der amerikanischen Auffassung ist zu groß, um durch eingleisige Verhandlungen „mit uns überwunden zu werden. Die amerikanische Regierung ist in ihren ersten „Noten zu weit gegangen und findet nun schwer einen Ausweg zum Rückzug. Jetzt „erkennt sie zwar an, daß unser Unterseebootkrieg eine berechtigte Repressalie gegen „die englische Aushungerungspolitik bedeute, aber sie bleibt dabei, daß wir verantwortlich seien, wenn durch unsere Repressalie Amerikaner an Leib und Leben geschädigt würden. Dementsprechend verlangt die amerikanische Regierung, kurz „gesagt, daß wir

„erstens für die auf der »Lusitania« Umgekommenen in irgendeiner Form Entschuldigungen machen sowie Schadenersatz leisten, und daß wir

„zweitens in Zukunft Passagierdampfer nur nach vorheriger Warnung versenken.

„Die neueste amerikanische Note, welche bereits nach Berlin unterwegs ist, will „in gewissem Sinne die Verhandlungen zum Abschluß bringen, damit die hiesige „Regierung in der Lage ist, zu einer Erörterung der mit England schwebenden „Fragen überzugehen. Immerhin weiß ich aus meinen mündlichen Verhandlungen „mit Staatssekretär Lansing, daß die hiesige Regierung eine schriftliche oder mündliche „Antwort haben möchte, wenn wir in der Lage sind, uns dem amerikanischen Standpunkt zu nähern und wenn wir der hiesigen Regierung helfen können, in zweigleisigen Verhandlungen mit uns und England die Freiheit der See zu erreichen, „das Ziel, welches nach wie vor dem Präsidenten Wilson am meisten am Herzen liegt."

Der Wortlaut der bereits angekündigten, am 21. Juli in Washington abgegangenen, am 23. Juli von dem amerikanischen Botschafter in Berlin, Gerard, dem Staatssekretär des Äußeren überreichten dritten „Lusitania"-Note des Präsidenten Wilson war folgender:

„Im Auftrage meiner Regierung habe ich die Ehre, Euere Exzellenz zu benach-„richtigen, daß die Note der Kaiserlich Deutschen Regierung vom 8. Juli d. J. eine sorg-„fältige Prüfung durch die Regierung der Vereinigten Staaten erfahren hat; die Regie-„rung der Vereinigten Staaten bedauert, sagen zu müssen, daß sie die Note sehr „unbefriedigend gefunden hat, da sie es unterläßt, auf die eigentlichen Meinungsver-„schiedenheiten zwischen den beiden Regierungen einzugehen, und keinen Weg weist, auf „dem die anerkannten Grundsätze von Recht und Menschlichkeit in der ernsten den Streit-„gegenstand bildenden Angelegenheit zur Geltung gebracht werden können, vielmehr „im Gegenteil Vereinbarungen für eine teilweise Aufhebung jener Grundsätze vor-„schlägt, die diese dem Erfolg nach beseitigen würden.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten vermerkt mit Genugtuung, daß die „Kaiserlich Deutsche Regierung ohne Vorbehalt die Gültigkeit der Grundsätze an-„erkennt, auf denen die Amerikanische Regierung in den verschiedentlich an die „Kaiserlich Deutsche Regierung gerichteten Mitteilungen hinsichtlich der Verkündung „eines Kriegsgebiets und der Verwendung von Unterseebooten gegen Handelsschiffe „auf hoher See bestanden hat — nämlich des Grundsatzes, daß die hohe See frei ist, „daß Charakter und Ladung eines Handelsschiffes festgestellt sein müssen, ehe es „rechtmäßig beschlagnahmt oder zerstört werden kann, und daß das Leben von Nicht-„kämpfern auf keinen Fall in Gefahr gebracht werden darf, es sei denn, daß das „Schiff Widerstand leistet oder zu entfliehen versucht, nachdem es aufgefordert worden „ist, sich der Durchsuchung zu unterwerfen. Denn die Vergeltungshandlung eines „Kriegführenden (belligerent act of retaliation) ist an und für sich ein Handeln „außerhalb des Gesetzes, und die Verteidigung einer Maßnahme als Vergeltungs-„maßnahme bedeutet das Zugeständnis, daß sie ungesetzlich ist.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten ist jedoch bitter enttäuscht darüber, „daß die Kaiserlich Deutsche Regierung sich in weitem Maße von der Verpflichtung „zur Beobachtung dieser Grundsätze — selbst wo neutrale Schiffe in Frage kommen — „entbunden erachtet infolge der Politik und der Praxis, die nach ihrer Ansicht Groß-„britannien im gegenwärtigen Kriege gegenüber dem neutralen Handel befolgt. Die „Kaiserlich Deutsche Regierung wird unschwer verstehen, daß die Regierung der Ver-„einigten Staaten die Politik der Großbritannischen Regierung hinsichtlich ihrer Ver-„pflichtungen gegenüber einer neutralen Regierung nur mit der Großbritannischen „Regierung selbst erörtern kann; auch muß sie das Verhalten anderer kriegführender „Regierungen für jede Erörterung mit der Kaiserlich Deutschen Regierung über die „ihrer Ansicht nach ernste und nicht zu rechtfertigende Mißachtung von Rechten „amerikanischer Bürger durch deutsche Seebefehlshaber als unerheblich ansehen. Un-„gesetzliche und unmenschliche Handlungen, so gerechtfertigt auch immer sie einem „Feinde gegenüber erscheinen mögen, von dem angenommen wird, daß er unter „Verletzung von Recht und Menschlichkeit gehandelt hat, sind offenbar nicht zu ver-„teidigen, wenn sie Neutrale ihrer anerkannten Rechte berauben, insbesondere, wenn

„sie das Recht auf das Leben selbst verletzen. Wenn ein Kriegführender einem „Feinde gegenüber nicht Vergeltung üben kann, ohne das Leben Neutraler und deren „Eigentum zu schädigen, so sollten sowohl Menschlichkeit als Gerechtigkeit und eine „angemessene Rücksicht auf die Würde der neutralen Mächte gebieten, daß das Ver„fahren eingestellt wird. Wird darauf bestanden, so würde dies unter solchen Um„ständen einen unverzeihlichen Verstoß gegen die Souveränität der betroffenen „neutralen Wähler bedeuten. Die Regierung der Vereinigten Staaten ist nicht un„eingedenk der außergewöhnlichen durch diesen Krieg geschaffenen Verhältnisse oder „der grundlegenden Veränderungen der Umstände und der Arten des Angriffs, die „durch den Gebrauch von Werkzeugen der Seekriegführung hervorgerufen worden „sind, wie sie die Völker der Welt nicht im Auge haben konnten, als die geltenden „Regeln des Völkerrechts festgelegt wurden. Die Regierung der Vereinigten Staaten „ist bereit, jede vernünftige Rücksichtnahme auf diese neue und unerwartete Gestaltung „der Seekriegführung walten zu lassen; sie kann jedoch nicht zugeben, daß ein wesent„liches oder grundlegendes Recht ihres Volkes wegen einer bloßen Änderung der „Verhältnisse aufgehoben wird. Die Rechte der Neutralen in Kriegszeiten beruhen „auf Grundsätzen, nicht auf Zweckmäßigkeit, und die Grundsätze sind unabänderlich. „Pflicht und Obliegenheit der Kriegführenden ist es, einen Weg zu finden, ihnen die „neuen Verhältnisse anzupassen.

„Die Ereignisse der letzten zwei Monate haben klar gezeigt, daß es möglich „und ausführbar ist, die Operationen der Unterseeboote, wie sie die Tätigkeit der „Kaiserlich Deutschen Marine innerhalb des sogenannten Kriegsgebiets kennzeichnen, „in wesentlicher Übereinstimmung mit den anerkannten Gebräuchen einer geordneten „Kriegführung zu halten. Die ganze Welt hat mit Interesse und mit wachsender „Genugtuung auf die Darlegung dieser Möglichkeit durch die deutschen Komman„danten geblickt. Es ist mithin offenbar möglich, das ganze Verfahren bei Unter„seebootsangriffen der Kritik, die es hervorgerufen hat, zu überheben und die Haupt„ursachen des Anstoßes zu beseitigen.

„Angesichts des Umstandes, daß die Kaiserliche Regierung die Gesetzwidrigkeit „ihrer Handlungsweise zugab, indem sie zu deren Rechtfertigung das Recht der Ver„geltung anführte, und angesichts der offenbaren Möglichkeit, die hergebrachten „Regeln der Seekriegführung innezuhalten, vermag die Regierung der Vereinigten „Staaten nicht zu glauben, daß die Kaiserliche Regierung noch länger davon absehen „wird, das unbekümmerte Vorgehen ihres Seeoffiziers bei Versenkung der »Lusitania« „zu mißbilligen, oder Entschädigung für die Verluste an amerikanischen Menschen„leben anzubieten, insoweit für zwecklose Vernichtung von Menschenleben durch eine „ungesetzliche Handlung überhaupt Ersatz geleistet werden kann.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten kann die Anregung der Kaiserlich „Deutschen Regierung nicht annehmen, wonach bestimmte Schiffe bezeichnet werden „und nach Vereinbarung auf den zur Zeit widerrechtlich verbotenen Meeren frei „fahren sollen, wenn sie auch den freundschaftlichen Geist, in dem dieses Angebot „gemacht ist, nicht verkennt. Gerade eine solche Vereinbarung würde stillschweigend „andere Schiffe widerrechtlichen Angriffen aussetzen und würde eine Beeinträchtigung „und demgemäß ein Aufgeben der Grundsätze bedeuten, für die die amerikanische „Regierung eintritt und die in Zeiten ruhigerer Überlegung jede Nation als selbst„verständlich anerkennen würde.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten und die Kaiserlich Deutsche Regierung „kämpfen für das gleiche große Ziel und sind lange zusammen eingetreten für An„erkennung eben jener Grundsätze, auf denen die Regierung der Vereinigten Staaten „jetzt so feierlich besteht. Sie kämpfen beide für die Freiheit der Meere. Die Regie„rung der Vereinigten Staaten wird fortfahren, für diese Freiheit zu kämpfen, von „welcher Seite auch immer sie verletzt werden möge, ohne Kompromisse und um jeden „Preis. Sie lädt die Kaiserlich Deutsche Regierung zu praktischer Mitarbeit ein, im „jetzigen Augenblick, wo diese Mitarbeit am meisten durchsetzen kann, und dieses große „Ziel am schlagendsten und wirksamsten erreicht werden kann.

„Die Kaiserlich Deutsche Regierung gibt der Hoffnung Ausdruck, daß dieses Ziel „in gewissem Grade sogar vor dem Ende des gegenwärtigen Krieges erreicht werden „möge. Das kann geschehen. (›It can be.‹) Die Regierung der Vereinigten „Staaten fühlt sich nicht nur verpflichtet, auf diesem Ziel, von wem auch immer es „verletzt oder mißachtet werden mag, zum Schutze ihrer eigenen Bürger zu bestehen, „sie ist auch aufs höchste daran interessiert, dieses Ziel zwischen den Kriegführenden „selbst verwirklicht zu sehen, und hält sich jederzeit bereit, als gemeinsamer Freund „zu handeln, dem der Vorzug zuteil wird, einen Weg vorzuschlagen.

„Mittlerweile sieht sich die Amerikanische Regierung gerade wegen des großen „Wertes, den sie auf die lange und ununterbrochene Freundschaft zwischen Volk „und Regierung der Vereinigten Staaten und Volk und Regierung Deutschlands legt, „veranlaßt, bei der Kaiserlich Deutschen Regierung feierlichst auf die Notwendigkeit „einer gewissenhaften Beobachtung der neutralen Rechte in dieser kritischen Angelegen„heit zu bestehen. Die Freundschaft selbst drängt sie, der Kaiserlichen Regierung zu „sagen, daß die Regierung der Vereinigten Staaten eine Wiederholung von Hand„lungen, die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in Verletzung der neutralen Rechte „begehen sollten, falls sie amerikanische Bürger betreffen, als vorsätzliche unfreund„liche Akte betrachten müßte."

Erläuterungen und Ergänzungen wichtiger Art erhielt diese Note durch einen Bericht des deutschen Botschafters vom 28. Juli:

„. . . . Was Herr Wilson will, ist das Folgende: Durch die scharfe Sprache „seiner an uns gerichteten Note der hiesigen öffentlichen Meinung Genüge tun und, „wenn er von uns Konzessionen erreichen kann, durch Vermittlung zwischen dem „deutschen und englischen Standpunkt sein Lieblingsprojekt »Die Freiheit der See« „durchführen. Der Präsident hat sich in seiner Note unserer Auffassung in einem „Punkte entschieden genähert, indem er den Unterseebootkrieg jetzt als legitim be„trachtet, während er früher meinte, derselbe ließe sich nach dem Völkerrecht über„haupt nicht durchführen.

„Es ist nicht meines Amtes, zu entscheiden, und ich kann von hier aus nicht „alle Verhältnisse übersehen, um zu beurteilen, ob es, von unserem Standpunkte aus „betrachtet, besser ist, die amerikanische Note zu beantworten oder nicht. Ich kann „nur darstellen, wie sich die Sache von hier aus ansieht. Danach dürfte die Ent„scheidung davon abhängen, was wir von dem Unterseebootkrieg erwarten. Wenn „dieser Selbstzweck ist und wir die begründete Hoffnung haben, durch denselben Eng-

„land niederringen zu können, so erscheint es vorteilhafter, die amerikanische Note „nicht zu beantworten und den Unterseebootkrieg ohne Rücksicht auf neutrale Proteste „durchzuführen. Wenn dagegen der Unterseebootkrieg Mittel zu dem Zwecke ist, die „Aufhebung oder Milderung der britischen Blockade zu erreichen, so würde sich meines „gehorsamsten Erachtens der Versuch lohnen, diesen Zweck mit Hilfe des Präsidenten „Wilson zu erreichen, indem wir ihm Konzessionen machen. Er hat einem meiner „Vertrauensmänner gesagt: »Wenn ich von Deutschland eine günstige Antwort „erhalte, werde ich diese Sache mit England bis zum Ende durchfechten.«" (»If I receive a favorable answer from Germany I will see this thing through with England to the end.«)

„Bis dieser Bericht in die Hände Euerer Exzellenz gelangt, wird Wilsons „Note an die englische Regierung abgegangen sein. Wenn diese eine ähnliche scharfe „Sprache führt wie die an uns gerichtete, so würde ich dringend raten, den Versuch „zu machen, eine Einigung mit den Vereinigten Staaten herbeizuführen. Falls „Euere Exzellenz mich dann durch eine chiffrierte Depesche beauftragen wollen, auf „dieser Basis in Verhandlungen einzutreten, glaube ich eine befriedigende Grundlage „schaffen zu können, auf welcher wir Wilson als Sturmbock gegen England benutzen „können. Wenn wir ihm aus seiner gegenwärtigen schwierigen Lage heraushelfen, „bin ich überzeugt, daß er mit Energie England gegenüber seinen Plan durchführen „wird, das Völkerrecht noch während des Krieges wieder aufzurichten. Den lapidaren „Satz »Das kann geschehen« (»It can be«) hat der Präsident selbst in die letzte Note „eingerückt. Diese drei Worte drücken die feste Zuversicht Wilsons aus, daß er Eng„land zum Nachgeben zwingen kann.

„Wie ich bereits anderweitig meldete, handelt es sich bei unserer Antwort — und „ich hoffe dringend, daß es möglich sein wird, eine solche zu geben — um die folgenden „drei Punkte:

„1. Erledigung des »Lusitania«-Zwischenfalls. In dieser Beziehung wäre zu „sagen, daß wir nach unserer Ansicht als Repressalie unbedingt berechtigt gewesen „seien, die »Lusitania« anzugreifen. Wir hätten aber nicht dabei die Absicht gehabt, „Amerikaner umzubringen, und bedauerten lebhaft, daß dies durch eine Verkettung „unglücklicher Umstände geschehen sei. Falls sich unter den Hinterbliebenen der Opfer „Notleidende befinden, wären wir gern bereit, einer späteren Einigung zu überlassen, „ob die Betreffenden finanziell zu entschädigen seien.

„2. Wir beabsichtigen an der in der letzten Zeit geübten Praxis hinsichtlich des „Unterseebootkrieges festzuhalten. Wie die Dinge jetzt liegen, kommt es tatsächlich nur „darauf an, daß wir Passagierdampfer nicht ohne Warnung versenken.

„3. Wir wären bereit, die Bemühungen des Präsidenten Wilson, noch während „des Krieges das Völkerrecht wiederherzustellen, tatkräftig zu unterstützen, und anheim„stellten ihm, deswegen mit der englischen Regierung in Verhandlungen zu treten. „Als Basis könnte die Londoner Seerechtsdeklaration dienen, wie dies die ameri„kanische Regierung seinerzeit selbst vorgeschlagen habe.

„Wenn wir, wie ich oben andeutete, verfahren, so ist schlimmstenfalls zu be„fürchten, daß die Verhandlungen mit England scheitern. Dann wäre aber vor aller „Welt klargestellt, daß die Schuld an unseren Feinden liegt, und Herr Wilson wäre „für uns gewonnen. Über den letzteren Punkt habe ich bei dem Naturell des Präsi„denten nicht den geringsten Zweifel."

Worauf der Bericht des Botschafters nicht eingeht und wohl nicht eingehen konnte, weil es die rein militärische Seite des U-Bootskrieges betraf, ist die Stelle der Wilson-Note, die einer Anerkennung, im völkerrechtlichen und politischen Sinne, einer gewissen Art des Vorgehens gleichkommt, wie es einige deutsche U-Bootskommandanten beim Führen des Handelskrieges in letzter Zeit gezeigt hätten. Es wird zu prüfen sein, was jener überraschenden Wendung der Note an Tatsächlichem zugrunde gelegen hat.

Das Lesen der bisherigen Kriegshandlungen der U-Boote wird schon den allgemeinen Eindruck hinterlassen haben, daß die U-Bootskommandanten, außer denen der Flandern-B-Boote, nach und nach von dem warnungslosen Angreifen der Handelsschiffe mit Unterwassertorpedoschuß abgekommen und zur Überwassertätigkeit, zum Anhalten und zum Versenken der *verlassenen* Schiffe mit den Überwasserwaffen des U-Boots, also zu dem U-Bootskrieg „nach der Prisenordnung", übergegangen sind. Bei näherer Betrachtung entsteht folgendes Bild:

Von dem Zeitpunkt an, in dem die Bewaffnung der großen U-Boote mit Geschütz durchgeführt war und Erfahrung damit vorlag, Anfang Mai, bis zu den Tagen der zugespitzten politischen Verhandlungen, Ende Juli, sind von den U-Booten der Hochseeflotte im Kriegsgebiet um England 116 feindliche und neutrale Handelsschiffe versenkt worden, davon 94 nach der Prisenordnung und 22 durch Unterwassertorpedoschuß ohne Warnung. Dabei sind Fischerfahrzeuge nicht eingerechnet und die UB-Boote außer Betracht geblieben. Dazu ist ferner zu bemerken, daß sich unter den 22 ohne Warnung versenkten Handelsschiffen 10 neutrale befanden, die irrtümlich für feindliche gehalten worden waren und für welche von der deutschen Regierung Schadenersatz geleistet wurde, so daß nur 12 feindliche, nach dem deutschen Vergeltungsgrundsatz als zu Recht ohne Warnung versenkte Schiffe übrigbleiben, die den 94 nach Prisenordnung versenkten gegenüberstehen.

In welcher Weise erfahrene und erfolgreiche U-Bootskommandanten in dem Haupttätigkeitsgebiet an der Westseite von England verfuhren, zeigen folgende in zeitlicher Reihenfolge geordnete Daten:

„U 28", Kapitänleutnant Frhr. v. Forstner, versenkte vom 17. bis 30. März 8 Schiffe, sämtlich nach der Prisenordnung, auf der ganzen Unternehmung keins ohne Warnung.

„U 41", Kapitänleutnant Hansen, vom 26. bis 29. Mai, 8 Schiffe, sämtlich nach der Prisenordnung, keins ohne Warnung.

„U 35", Kapitänleutnant Kophamel, vom 2. bis 13. Juni 14 Schiffe, davon 13 nach der Prisenordnung, 1 ohne Warnung.

„U 24", Kapitänleutnant Schneider, vom 27. Juni bis 6. Juli 11 Schiffe, davon 9 nach der Prisenordnung, 2 ohne Warnung.

„U 39", Kapitänleutnant Forstmann, vom 29. Juni bis 3. Juli 11 Schiffe, sämtlich nach der Prisenordnung, keins ohne Warnung.

In Summe: von 5 U-Booten werden als Gesamterfolg je einer Unternehmung 49 Handelsschiffe versenkt, davon nur 3 ohne Warnung.

Zur Ergänzung: Auch in der Nordsee und an der englischen Ostküste, dem weniger ergiebigen Handelskriegsgebiet mit der überwiegend neutralen Schiffahrt, legte das Verfahren der Prisenordnung nach den dringend mahnenden Befehlen vom 18. April und 1. Juni die U-Boote nicht lahm, sondern zeitigte Ergebnisse:

Während der Unternehmung von „U 25", Kapitänleutnant Wünsche, wurden vom 4. bis 9. Juli 4 Schiffe, während der von „U 6", Oberleutnant zur See Lepsius, vom 19. bis 26. Juli 10 Schiffe versenkt, alle 14 nach der Prisenordnung; während beider Unternehmungen keins ohne Warnung. Daß dabei der Nachteil, etwa verkappte feindliche Schiffe unter neutralen Abzeichen durchzulassen, nicht bestand, erweisen die vielfachen von U-Booten auf den nordischen Seewegen vorgenommenen Untersuchungen. Rund 250 Handelsschiffe mit neutralen Abzeichen sind in den Monaten Februar bis Juli 1915 von U-Booten untersucht, nur drei Fälle von Flaggenmißbrauch durch feindliche Schiffe sind in gleicher Zeit festgestellt worden.

Von geringen Ausnahmefällen abgesehen, wurde somit der Handelskrieg der U-Boote der Flotte im Kriegsgebiet um England nach der Prisenordnung geführt — nicht weil es unter dem Druck politischer Notwendigkeit verlangt wurde, sondern weil die U-Bootskommandanten sich aus rein militärischen Überlegungen dazu entschlossen hatten.

Die Anweisungen, die den U-Booten auf den Weg gegeben wurden, warnten davor, an größere Dampfer über Wasser heranzugehen, um Nationalität und Ladung zu ermitteln. Der bestimmt angenommene Flaggenmißbrauch, die offen angekündigte Bewaffnung der feindlichen Handelsschiffe, die von der englischen Admiralität englischen Schiffsführern ausgesetzten Belohnungen und verhießenen Auszeichnungen für das Rammen oder sonstige Vernichten deutscher U-Boote, das Überhandnehmen der feindlichen Bewachungsfahrzeuge, die List der U-Bootsfallen, alles das wurde immer von neuem den U-Bootskommandanten vorgehalten und vor der Tätigkeit über Wasser nach Kreuzerart gewarnt. Beim Begegnen mit dem Feind verfuhren die U-Bootskommandanten doch meist anders. Erfolg sollte sein. Mit 7 Torpedos ließ sich nicht viel

erreichen. Mehr als die Hälfte der Torpedoschüsse gingen bei den taktisch schwer zu fahrenden Unterwasseranläufen fehl. Von den 91 Torpedoschüssen der Flotten-U-Boote vom 20. 2. bis 4. 9. 15 waren 38 Treffer = 41,8 v. H., von den 40 Torpedoschüssen der Flandernboote vom 10. 4. bis 19. 8. 15 waren 16 Treffer = 40 v. H. Mit dem Vorrat an Granaten war eine beträchtliche Steigerung des Versenkungserfolges zu erreichen. Die Anträge der Kommandanten, die Menge der Geschützmunition zu vermehren, nötigenfalls auf Kosten der Torpedozahl, häuften sich und wurden, soweit noch Raum und Gewicht möglich, erfüllt. Die feindliche Bewachung erforderte zweifellos bald große Wachsamkeit der U-Boote, aber in einigem Abstande von der Küste blieb noch genügend Bewegungsfreiheit. Vor dem Rammstoß englischer Dampfer und vor ihren Geschützen mußte man auf der Hut sein. Mißtrauen war gegen jedes gesichtete Handelsschiff am Platze, auch wenn es auf den ersten Blick als neutrales erschien. Seitdem es englische „Q-Schiffe", U-Bootsfallen, gab, war alles möglich. Verluste von U-Booten durch Überrumplung konnten nicht ausbleiben. An den Spürsinn der U-Bootskommandanten stellten die feindlichen Schliche hohe Anforderungen.

Unterzieht man nun die Denkschrift der U-Bootsoffiziere vom 28. Juni einer Durchsicht, so entsteht zunächst der Eindruck, daß sie in den wesentlichen Punkten mit den Vorgängen im Kriegsgebiet der U-Boote nicht übereinstimmt. Das Entkommen der wertvollen Dampfer mit überlegener Geschwindigkeit, die Erschwerungen durch Flaggenmißbrauch, die Gefahren des Gerammtwerdens, der Bewaffnung der Handelsschiffe, der U-Bootsfallen, die Unmöglichkeit, sich in größerer Entfernung von der Küste erfolgreich zu betätigen, alle diese Einwendungen halten gegen die obengenannten nüchternen Zahlen nicht stand. Dennoch ist das Entstehen der Denkschrift wohl zu erklären und vom rein militärischen Standpunkt aus zu vertreten. Die Offiziere der Front gingen naturgemäß davon aus, daß zum erfolgreichen Ausnutzen der Waffe, die unter schwierigen Verhältnissen zu führen war, das Fernhalten jeder hindernden Einschränkung gehöre. Gewiß sollte dabei nicht die Meinung vertreten werden, daß ausschließlich warnungslos durch Unterwassertorpedoschuß versenkt werden müsse, aber es wurde dafür eingetreten, daß es den U-Booten nicht benommen sein dürfe, nötigenfalls auch von dem Unterwasserangriff Gebrauch zu machen, weil in manchen Fällen feindliche Bewachung oder andere militärische Gründe die Anwendung der Überwasserwaffen ausschlossen. Der warnungslose Torpedoschuß wurde von jeher als das „eigene Recht" des U-Boots im Handelskrieg in Anspruch genommen. Die Anerkennung

dieses Grundsatzes war die Vorbedingung gewesen, unter welcher ursprünglich die Front den U-Bootskrieg gefordert und für durchführbar erklärt hatte. Erst die Bewaffnung der U-Boote mit Geschützen hatte zu der Entwicklung der Überwassertätigkeit nach Kreuzerart geführt, eine Entwicklung, die in dem Streben nach Erfolgen so weit getrieben war, daß sie zwar schon die Zustimmung des Präsidenten Wilson gefunden hatte, die aber bereits anfing, für die Sicherheit der Boote, auf die notwendig Bedacht genommen werden mußte, bedenklich zu werden. Mit einem baldigen Anwachsen der feindlichen Abwehrmittel, welche die Überwasserverwendung der U-Boote binnen Kürze unzulässig gefährden müßten, wurde so sicher gerechnet, daß der bestehende Zustand im Kriegsgebiet nur als ein vorübergehender angesehen wurde, so daß sich weiterreichende politische Maßnahmen darauf nicht gründen ließen. Ernste Bedenken bestanden besonders auch darin, daß ja der sogenannte U-Bootskrieg nach der Prisenordnung insofern der Prisenordnung nicht gerecht wurde, und niemals gerecht werden konnte, als das Aussetzen der Besatzungen und Passagiere in Rettungsbooten auf hoher See keineswegs die Sicherheit der Menschenleben gewährleistete, daß der Präsident der Vereinigten Staaten jedoch gedroht hatte, eine weitere Gefährdung amerikanischer Bürger als „vorsätzlich unfreundliche Akte" betrachten zu müssen. Politische Zwischenfälle wären somit auch bei der neuen Art der Kriegführung der U-Boote keineswegs ausgeschlossen gewesen. Schließlich stand der Front der „uneingeschränkte" U-Bootskrieg nach wie vor als das anzustrebende Ziel vor Augen, als die Kampfesweise, welche als die einzig wirkungsvolle galt, da nur durch sie jegliche Versorgung Englands, auch die durch die neutrale Schiffahrt, angegriffen werden konnte. Wenn jetzt etwa ein Übergehen zu dem U-Bootskrieg nach der Prisenordnung gutgeheißen und grundsätzlich als möglich anerkannt wurde, so konnte dies in den Augen der Front nur als ein militärischer Rückschritt bedenklicher Art bewertet werden, von dem man nicht wußte, ob er jemals wieder rückgängig zu machen war.

Da die höchsten Stellen der Marine die junge U-Bootswaffe aus eigener Erfahrung nicht kannten, so mußte ihnen die Denkschrift der angesehensten Vertreter der U-Bootsfront als Grundlage für die politischen Erörterungen dienen. Etwas anderes schien es außerdem, ob ein U-Bootskommandant in Einzelfällen nach Abwägen aller vorliegenden seemännischen und militärischen Bedingungen sich entschloß, ein gewisses Wagnis bei der Handhabung seines Bootes und dem Gebrauch der Waffen auf sich zu nehmen, oder ob vom „grünen Tisch" allen Kommandanten für jeden

eintretenden Fall die Waffenführung grundsätzlich befohlen wurde. Besonders das gefährliche Auftreten der feindlichen U-Bootsfallen war geeignet, die Bedenken gegen die Überwassertätigkeit der U-Boote zu verschärfen[1]).

Dieser Art waren die Gedankengänge, welche den Chef des Admiralstabes und den Großadmiral v. Tirpitz in Übereinstimmung mit den maßgebenden Seeoffizieren der Front bestimmten, jede Beeinträchtigung der Seekriegsformen in der fraglichen Richtung als einen Eingriff in die Verwendung der U-Boote abzulehnen, den sie nicht verantworten zu können glaubten.

Die politischen Führer, ihrerseits nicht fachkundig, vermochten keine militärischen Anregungen zu geben. Auch ist von seiten der politischen Leitung in den Monaten der „Lusitania"-Noten der Marine gegenüber immer nur die Forderung erhoben worden, der Krieg mit Amerika müsse vermieden werden. In keinem Falle, auch nicht nach der Note vom 23. Juli, ist in den militärisch-politischen Auseinandersetzungen etwa von dem Reichskanzler oder von dem Auswärtigen Amt das Schwergewicht des von dem Grafen Bernstorff immer wieder aufs lebhafteste vertretenen Planes eines deutsch-amerikanischen Zusammengehens gegen England in die Waagschale geworfen worden.

Will man die tieferen Ursachen, den psychologischen Untergrund des Entstehens oder des Unterbleibens von Entschlüssen der deutschen Kriegführung im Verhältnis zu der einzigen neutralen Großmacht, den Vereinigten Staaten, richtig deuten, so darf man nicht unterlassen, sich die Stimmung ins Gedächtnis zurückzurufen, welche damals gegen Amerika und seinen Präsidenten im deutschen Volke herrschte, — herrschen mußte.

Die englische Blockade schädigte den Handel und das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten seit Beginn des Krieges, von Monat zu Monat in behutsam von England gesteigertem, aber immer wachsendem Maße. Nach 5 Monaten, am 28. Dezember 1914, raffte sich die amerikanische Regierung zu einem diplomatischen Einspruch in freundschaftlichem Tone auf[2]), dem von London in keinem Punkte nachgegeben wurde. Die Er-

[1]) Der weitere Verlauf des U-Bootskrieges hat gezeigt, daß die Überwassertätigkeit der U-Boote im Handelskrieg durch die U-Bootsfallen nicht in dem anfangs befürchteten Maße beschränkt wurde. Nachdem die U-Bootskommandanten es sich zur Regel gemacht hatten, von allen anzuhaltenden Handelsschiffen vorsichtig weiten Abstand zu halten, kamen U-Bootsverluste durch Fallen nur noch vereinzelt vor, während eine größere Anzahl englischer Q-Schiffe den U-Booten zum Opfer fiel.

[2]) Vgl. Band 1, S. 205.

klärung Englands, daß die Nordsee als Kriegsgebiet zu betrachten und ihr Befahren, um deutsche Häfen zu erreichen, mit schwerer Gefahr für die Neutralen verbunden sein würde, gab dem Präsidenten Wilson nicht Anlaß, etwas zu beanstanden. Als Deutschland 3 Monate später zur Vergeltung die gleiche Maßnahme der Kriegsgebietserklärung anwendete und die U-Bootsgefahr für die Neutralen vor den englischen Häfen verkündete, empfing die deutsche Regierung binnen einer Woche eine Drohung, die in der Form einem Ultimatum nahe kam. Was rechtfertigte oder erklärte den Gegensatz in dem Ton, den Präsident Wilson gegen England und den er gegen Deutschland anschlug und weiterhin beibehielt? Auch in Amerika hat es nicht an Stimmen gefehlt, die über den Geist der Neutralität ihres Landes und ihres Präsidenten eigene Gedanken aussprachen. Der Amerikaner John Kenneth Turner, der in einem 1922 erschienenen Werke[1]) die zum Kriegseintritt führende Politik Wilsons eingehend sachlich bespricht, soll hier zu Worte kommen, da die von dem Ausländer nachempfundene deutsche Volksmeinung in den Dingen des U-Bootskrieges dadurch treffend zum Ausdruck kommt:

„Wir (Amerikaner) hatten einen Streit mit England sowohl wie „mit Deutschland. Bei dem Vergleich des Unrechts, das wir von jedem „der beiden litten, wurde großes Gewicht auf die Tatsache gelegt, daß, „während England ebenso schwer in den amerikanischen Handel ein„gegriffen haben mochte wie Deutschland, unsere Beschwerde gegen das „letztere viel größer war, weil Deutschlands Eingriff das Opfer amerika„nischen Menschenlebens einschloß.

„Niemand aber wird ernstlich behaupten, daß Deutschland es darauf „absah, Amerikaner zu töten, — ebensowenig wie England Amerikaner „töten wollte. Die Blockade von beiden Seiten zielte lediglich auf den „Handel. Beide wünschten es zu vermeiden, den Verlust des Lebens „Neutraler zu verursachen, aber beide waren entschlossen, den Handel des „andern zu treffen, sollte es auch das Leben Neutraler kosten. Beide „legten für den neutralen Handel Bedingungen nieder, welche, wenn miß„achtet, zu dem Verlust neutralen Menschenlebens führen würden. . . . „Hätten Amerikaner darauf bestanden, die Nordsee zu befahren, den „britischen Befehlen zum Trotz, . . . so würden sie von Kreuzern ver„folgt . . . und mit Geschützen würde auf sie gefeuert worden sein. Der „einzige Grund, warum Amerikaner von Deutschen getötet wurden und

[1]) J. K. Turner, „Shall it be again?" Verlag B. W. Huebsch, New York 1922.

„nicht von Briten, war, daß sie darauf bestanden, die deutschen Befehle zu „mißachten, während sie sich den britischen Befehlen sorgfältig fügten.

„Amerikanische Bürger nahmen diesen Weg aus mehreren Gründen. „Erstens, die Aussichten, den deutschen Seestreitkräften zu entgehen, waren „größer. Zweitens, die amerikanische Regierung ermutigte sie zu ver„suchen, den deutschen Befehlen zu trotzen, während sie sie den englischen „Befehlen gegenüber nicht ermutigte.

„Denn nicht nur wies unsere Regierung bedingungslos alle deutschen „Anerbietungen zurück, das Leben amerikanischer Bürger zu sichern, „sondern vielmehr benutzte sie das Leben von Amerikanern als Pfand in „dem Streite. Sie ermutigte Amerikaner vorsätzlich, in Gefahr zu gehen. „In dieser Hinsicht arbeitete sie mit England zusammen, dessen Politik „nur von dem Wunsche hatte diktiert sein können, die Vereinigten Staaten „mit Deutschland zu verfeinden.

„England verhängte Einschränkungen über die Reisen englischer „Frauen und Kinder durch das Kriegsgebiet. Mit diesem Vorgehen „handelte die englische Regierung aus Rücksicht auf englisches Menschen„leben. Aber sie trug keine solche Sorge um amerikanisches Menschen„leben. Noch auch tat dies unsere eigene Regierung. England war es „ganz recht, wenn amerikanische Bürger ihr Leben aufs Spiel setzten, „wenn nur der Weg zur amerikanischen Feindschaft mit Deutschland „geebnet wurde. Und die Wilson-Regierung spielte in die Hände von „England. Indessen bat die deutsche Regierung die Vereinigten Staaten, „ihre Bürger nicht in Gefahr zu schicken. Deutschland zeigte mehr Achtung „vor dem Leben der Amerikaner als die amerikanische Regierung."

Daß Präsident Wilson aus verschiedenen Gründen den deutschen U-Bootskrieg zum Erliegen zu bringen drohte, ist eine nicht zu bestreitende Tatsache. Dem deutschen Volk war nur sichtbar, daß Amerika sich schützend vor Deutschlands Hauptgegner, vor England, stellte.

In welcher Weise sonst die englische Kriegführung gegen Deutschland mittelbar und unmittelbar durch das Verhalten der Vereinigten Staaten gefördert wurde, das verbreitete täglich die Presse des neutralen Auslands, das hielt nicht minder die öffentliche Meinung in ganz Deutschland in Wallung. Nicht nur duldete die große, auf ihr Ansehen vor der Welt so empfindlich stolze Macht jede Vergewaltigung ihres gesamten europäischen Überseehandels durch England, die Regierung der Vereinigten Staaten ließ sich auch die Aufsicht über die Ausfuhr des Landes durch englische Beamte auf amerikanischem Grund und Boden, die englische

Einsichtnahme in amerikanische Geschäftsbücher, das Unterschreiben der von England vorgeschriebenen Verpflichtungen genau so fügsam gefallen wie die militärisch, politisch und wirtschaftlich gegen England ohnmächtigen Neutralen in Europa.

Die amerikanischen Waffen- und Munitionslieferungen an die gegen Deutschland Verbündeten sind schließlich ein Kapitel für sich. Sie sind wohl noch so fest in der Erinnerung des deutschen Volkes, daß nur die Tatsache als solche hier der Erwähnung bedarf. Auf ½ bis 1 Milliarde Dollar wurde bereits im Sommer 1915 der Wert der Bestellungen geschätzt, welche die amerikanische, nur für diesen Zweck ins Leben gerufene und zu höchster Blüte gelangte Kriegsindustrie an Waffen, Geschossen und anderem Kriegsmaterial aller Art von den gegen Deutschland und seine Verbündeten stehenden Feindmächten aufgenommen hatte. „Das ist das genaue Maß der Macht, die Amerika über England besitzt", so schließt der amerikanische Professor der Staatswissenschaften an der Universität New York, Dr. Edwin J. Clapp, den betreffenden Teil seiner im August 1915 erschienenen Betrachtungen[1]) über die amerikanische Neutralität 1914/15, denen die vorstehenden Angaben entnommen sind.

Über die juristische Beurteilung der Frage, wie die amerikanischen Kriegslieferungen völkerrechtlich anzusehen sind, hat diplomatischer Meinungsaustausch stattgefunden. Präsident Wilson hat am 24. 4. 15 dem deutschen Botschafter auf dessen Vorhaltungen vom 4. 4. 15 nachgewiesen[2]), daß es eine Neutralitätsverletzung der Vereinigten Staaten wäre, wenn diese ihre Kriegslieferungen an die Entente unterbinden würden, da diese dann einseitig davon betroffen wäre.

Aber Volksstimmung fragt nicht viel nach juristischer Beweisführung. Das deutsche Volk erlebte, daß seine Kampftruppen an der Westfront den amerikanischen Waffen erlagen, ohne die der Gegner den Krieg nicht lange hätte weiterführen können; das deutsche Volk wußte, daß Amerika schon damals, als es noch neutral genannt wurde, den Krieg der Entente gegen Deutschland führen half.

Mit einer nicht leicht zu nehmenden Erregung der öffentlichen Meinung hatte die politische Leitung in Deutschland zu rechnen, wenn der Eindruck entstand, daß durch ein Zurückweichen vor amerikanischem

[1]) Dr. E. J. Clapp, „Britisches Seekriegsrecht und die Neutralen im Kriege 1914/15". Deutsche Übersetzung bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1916.

[2]) Vgl. Bernstorff, S. 74/77.

Machtgebot das stärkste deutsche Kampfmittel gegen England matt gesetzt würde.

Das Ja oder Nein der Marine hatte daher vermehrtes Gewicht.

Da die Admirale keine Möglichkeit eines Entgegenkommens sahen und auch der Botschafter in Washington in Übereinstimmung mit dem Staatssekretär Lansing, dem Nachfolger Bryans, empfahl, das zu nichts führende Verfahren des Notenwechselns aufzugeben und nur dann zu antworten, wenn ein Entgegenkommen beabsichtigt wäre, hielten der Reichskanzler und das Auswärtige Amt es für angezeigt, vorläufig von einer förmlichen Erwiderung der amerikanischen Note vom 23. Juli abzusehen. Wenn die „Lusitania"-Angelegenheit anfing diplomatisch zu versanden, schien das der deutschen Politik der beste Ausweg.

Nur eine Persönlichkeit in der deutschen Regierung war es, die sich fast leidenschaftlich dafür einsetzte, die Anregungen, welche die letzte Äußerung des Präsidenten Wilson offensichtlich enthielt, nicht auf sich beruhen zu lassen: der Staatssekretär des Reichsschatzamtes, Helfferich.

Neben Politik und Wehrmacht verkörperte er, nicht so sehr durch seine amtliche Stellung als durch seine bedeutenden Erfahrungen, das dritte, damals noch wenig beachtete Element der Kriegführung: die Kriegswirtschaft. Der „Rüstungsnachschub" für Heer und Marine, das „Durchhalten" der Bevölkerung in der Heimat, die Möglichkeiten der Einfuhr von Rohstoffen und Lebensmitteln, das Engerwerden oder Lockern des feindlichen Erdrosselungsringes, — das waren kriegswichtige Fragen, die mit dem U-Bootskrieg eng zusammenhingen, das sah Staatssekretär Helfferich in diesem Kriege der Blockaden und der Erschöpfung zu einer ernsten Gefahr für Deutschland sich zusammenziehen. Das von dem Präsidenten Wilson gezeigte Ziel eines amerikanisch-deutschen Zusammengehens gegen England zur Widerherstellung des Seerechts, der „Freiheit der Meere", wurde das Stichwort für Helfferichs Hervortreten.

Am 5. August legte er seine Gedanken dem Reichskanzler in einer umfangreichen Schrift vor, in der ein wesentlicher Teil sich folgendermaßen mit den schwebenden Fragen des U-Bootskrieges befaßt:

„. . . Wesentlich ist, daß wir in den entscheidungsschweren Wochen, die in Rußland und auf dem Balkan möglicherweise das Schicksal des ganzen Krieges entscheiden, uns Amerika gegenüber den Rücken freihalten.

„Dies ist zu erreichen, wenn wir während der kritischen Wochen den U-Bootskrieg in einer Weise führen, die der Regierung der Vereinigten Staaten auch auf Grund der von ihr vertretenen Rechtsauffassung keinen Anlaß zu einer Wendung gegen uns gibt.

„An sich würde hierfür eine Weisung an die Führer der U-Boote genügen, kein „Handelsschiff ohne Anruf und ohne ernstlichen Versuch der Rettung von Passagieren „und Besatzung zu versenken.

„In weit höherem Maße aber würde die gewollte Wirkung erreicht werden, „wenn in der Antwortnote an die Regierung der Vereinigten Staaten ausdrücklich „erklärt werden würde, daß die U-Bootsführer eine solche Weisung erhalten haben. „Eine bloße interne Instruktion schließt Versehen oder Zufall nicht aus; sie würde „also nicht mit Sicherheit verhindern, daß ungewollt der Bruch eintritt. Eine aus„drückliche Zusage an die Vereinigten Staaten dagegen würde von vornherein die „Präsumption der »beabsichtigten unfreundlichen Haltung« ausschließen und die Mög„lichkeit der Aufklärung von Versehen und Zufällen offenlassen.

„Darüber hinaus aber würde die ausdrückliche Zusage in einer Form gegeben „werden können, die sich in ihrer Wirkung nicht auf die bloße Verhinderung eines „Bruches beschränken, sondern die stärkste Wahrscheinlichkeit großer positiver Vorteile „bieten würde.

„Die letzte amerikanische Note gibt hierfür den Anknüpfungspunkt.

„In unmittelbarer Bezugnahme auf diese Einladung der amerikanischen Regie„rung zur praktischen Mitarbeit an der Wiederherstellung der Freiheit der Meere „ist die deutsche Regierung — in aller Wahrung ihrer Würde und ihres Standpunktes „und nach der schärfsten Zurückweisung der Überhebungen der letzten amerikanischen „Note — berechtigt zu sagen:

„Das Ziel der Wiederherstellung der Freiheit der Meere, womöglich noch während „des Krieges, ist uns so wichtig, daß wir bereit sind, zur Ermöglichung eines prak„tischen Zusammenarbeitens mit den Vereinigten Staaten die Meinungsverschieden„heiten unter Aufrechterhaltung unseres prinzipiellen Standpunktes vorläufig zurück„zustellen. In der Voraussetzung, daß die Regierung der Vereinigten Staaten gewillt „ist, alsbald wirksame Schritte bei der englischen Regierung zu unternehmen, um „diese zur Aufgabe ihrer völkerrechtswidrigen Seekriegführung zu veranlassen und sie „zur strikten Beobachtung der Londoner und Haager Vereinbarungen zurückzuführen, „hat die deutsche Admiralität den Führern der U-Boote diese und jene Weisungen „erteilt. Die deutsche Regierung behält sich jedoch ausdrücklich vor, den U-Bootskrieg „in den schärferen, von ihr nach wie vor für berechtigt gehaltenen Formen ohne jede „Rücksicht wieder aufzunehmen, falls es innerhalb einer Frist von x Wochen nicht „gelungen sein sollte, den gewollten Erfolg bei der britischen Regierung zu erreichen. „Auch in der Zwischenzeit würde die deutsche Regierung ihre volle Handlungsfreiheit „wiedergewinnen, falls feindliche Handelsschiffe gegen U-Boote Angriffe oder sonstige „feindselige Handlungen unternehmen sollten.

„Eine solche Antwort würde den uns freundlich gesinnten und den an dem „Handel mit Deutschland interessierten Kreisen in den Vereinigten Staaten, ins„besondere den Baumwollpflanzern, die Möglichkeit geben, den stärksten Druck auf „den Präsidenten auszuüben, um diesen gegen England zu instradieren. Den Präsi„denten selbst würde sie der Probe unterwerfen, wie weit es ihm mit der Wieder„herstellung der Freiheit der Meere Ernst ist. Er hätte eine »good chance« zu „zeigen, was er in der Verwirklichung des von ihm selbst aufgestellten Ideals vermag, „und würde sich der Notwendigkeit nicht entziehen können, von dieser »good chance« „Gebrauch zu machen.

„Ich war, wie Euer Exzellenz bekannt ist, von Anfang an der entschiedenen „Meinung, daß die Karte des U-Bootskrieges ausgespielt werden müsse. Aber der „U-Bootskrieg ist nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Sieg. Als solches Mittel „hat er gewirkt, wenn es heute gelingt, durch eine Milderung seiner Formen die „englische Erdrosselungspolitik zu brechen und uns die Zufuhr wichtiger Rohstoffe und „Nahrungsmittel zu erschließen.

„Im schlimmsten Falle aber würden wir nach einer bestimmten Anzahl von „Wochen, wenn auf dem Kontinent im Schutze der Rückendeckung gegen Amerika „die von uns gewollten Entscheidungen herbeigeführt sind, den U-Bootskrieg in alter „Schärfe wieder aufnehmen können. Haben wir erst auf dem europäischen Festlande „unsere Position in ausschlaggebender Weise gebessert, dann können wir auch dem „heute verhängnisvollen Bruch mit den Vereinigten Staaten kühl entgegensehen.

„Der Vorwurf der Schlappheit kann die deutsche Regierung bei einer solchen „Politik so wenig treffen wie den einen übriggebliebenen Horatier, der nach dem Fall „seiner beiden Brüder vor den drei Curiatiern davonlief, um die drei ihn mit un„gleichem Abstand Verfolgenden der Reihe nach einzeln niederzuschlagen.

„Presse und öffentliche Meinung darf, wenn so Großes auf dem Spiele steht, „nicht den Ausschlag geben. Dies dürfen nur die sachlichen Gesichtspunkte. Der „einzige sachliche Nachteil bei der vorgeschlagenen Politik ist die zeitweilige Erleichte„rung des durch den U-Bootskrieg auf England ausgeübten Druckes. Die Frage ist, „ob eine solche Erleichterung auf einige Wochen oder selbst für drei Monate einen „Nachteil darstellt, der den Vorteilen des befürworteten Verfahrens die Waage hält, „den Vorteilen, die bestehen:

„1. in der Rückendeckung gegen Amerika in finanzieller, wirtschaftlicher und „politischer Beziehung während der voraussichtlich entscheidenden Phase des Weltkrieges,

„2. in der Verstärkung der uns günstigen Strömung in den Vereinigten Staaten „und der Möglichkeit einer Instradierung der amerikanischen Regierung gegen England,

„3. in der Aussicht auf eine wesentliche Erleichterung unserer Zufuhren aus „den Vereinigten Staaten und den neutralen Ländern überhaupt.

„Nur dann, wenn eine starke Möglichkeit vorläge, durch rücksichtslose Fort„führung des U-Bootskrieges in den nächsten Wochen einen entscheidenden Erfolg „gegen England zu erzielen, würde meines Erachtens die zeitweilige Milderung des „U-Bootskrieges einen Nachteil bedeuten, der gegenüber den großen, für den Krieg „möglicherweise entscheidenden Vorteilen des oben entwickelten Vorschlages ins Gewicht „fallen könnte."

Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg ließ die Denkschrift, die Eindruck auf ihn machte, umgehend dem Staatssekretär v. Tirpitz zustellen und suchte eine Unterredung mit ihm, welche am 7. August zustande kam.

Großadmiral v. Tirpitz lehnte alle Anregungen Helfferichs ab und warnte dringend davor, ihnen zu folgen. An der Freiheit der Meere habe Deutschland ein Interesse, doch es hieße die Waffe gegen England aus der Hand legen, wollte man sich den Wünschen Amerikas anpassen. Nur insofern gab Admiral v. Tirpitz einen Wink, als er vorschlug, zum Vermeiden neuer politischer Zwischenfälle das Tätigkeitsfeld

der U-Boote vorübergehend in das Mittelmeer zu verlegen. Im Mittelmeer spielte der amerikanische Passagierverkehr kaum eine Rolle; die feindliche Gegenwehr auf dem Wasser war dort noch nicht merklich entwickelt, so daß ein Anhalten von Handelsschiffen weit eher in Betracht gezogen werden könnte. Den U-Booten jedoch in ihrer Handhabung eine Behinderung aufzubürden, sich grundsätzlich darauf festzulegen und so zugleich die früher feierlich als Recht erklärte Form des U-Bootskrieges abzuschwören, halte er militärisch und politisch für so unmöglich, daß er im Juni bereits die „Konsequenzen" gezogen habe, seinen Abschied nachzusuchen. Eine Antwort an Wilson im Sinne Helfferichs sei schlechter als gar keine, da sie keine Entschuldigung für die „Lusitania" enthalte. „Haben wir nicht den Mut, den Amerikanern die Antwort zu geben, die ihnen auf ihre Unverschämtheit gebührt, dann lieber gar keine." Zu dem Satz der Helfferich-Schrift, daß einer nachgebenden deutschen Politik in diesem Falle nicht „Schlappheit" nachgesagt werden könne, meinte der Großadmiral: „Ich nehme die umgekehrte Wirkung an. Wir stehen einem Erpresser gegenüber, der, wenn er sieht, daß wir schwach werden, noch mehr fordert. Das Vertrauen unseres Volkes und der ganzen Welt zu unserem Siege würde brechen." Ferner: „Die Verstärkung der uns günstigen Strömungen in den Vereinigten Staaten und Instradierung der amerikanischen Regierung gegen England halte ich für ausgeschlossen. Es sind zu große Kapitalien in der amerikanischen Munitionsindustrie investiert. — Unsere Niederlage liegt im amerikanischen Interesse, einmal, weil Deutschland nicht in den anglo-amerikanisch-belgisch-französischen Trustblock hineinpaßt, zweitens weil Amerika England für seine Position gegen Japan braucht."

In dem gleichen Sinne, Punkt für Punkt sachlich ablehnend, nahm der Chef des Admiralstabes gegen die Ansichten und Vorschläge des Staatssekretärs Helfferich Stellung. Die betreffende eingehende Denkschrift des Admiralstabs vom 30. August kam zu dem Schluß:

„1. Eine »Rückendeckung gegen Amerika in finanzieller, wirtschaftlicher und politischer Beziehung während der voraussichtlich entscheidenden Phase des Weltkrieges« ist nur in sehr bescheidenem Maße zu erwarten. Dagegen wird England durch Preisgabe des U-Bootskrieges wirtschaftlich so gestärkt, daß es den Krieg für unabsehbare Zeit fortführen kann.

2. Eine »Verstärkung der uns günstigen Strömung in den Vereinigten Staaten und die Möglichkeit einer Instradierung der amerikanischen Regierung gegen England« ist unwahrscheinlich.

3. Aussicht auf »wesentliche Erleichterungen unserer Zufuhren aus den Vereinigten Staaten und den anderen neutralen Ländern« besteht unter den angegebenen Voraussetzungen nicht. Wir blieben nach wie vor auf unsere eigene Kraft angewiesen.

Wir würden also auf die bisher wirksamste Waffe, die uns Aussicht bietet, England, unseren gefährlichsten Gegner, zum Frieden zu zwingen, nutzlos verzichten — und zwar jetzt und für alle Zukunft!"

Nochmals, in einer Erwiderung vom 3. September, trat Staatssekretär Helfferich für die Ausführung des von ihm dringend angeratenen politischen Schrittes ein, der Aufforderung des Präsidenten Wilson zu praktischer Mitarbeit an der Verwirklichung der „Freiheit der Meere" zu folgen und ein militärisches Opfer zu bringen. „Diese Worte (Wilsons) in einem historischen Dokument, das für die Zukunft der Beziehungen zwischen zwei großen Reichen von entscheidender Bedeutung sein wird, dürfen nicht ohne weiteres als in die Luft gesprochen behandelt werden. Bis zum Beweis des Gegenteils müssen wir annehmen, daß diese Worte ernst gemeint sind."

Während, wie erwähnt, bei der deutschen Regierung nicht die Absicht bestand, auf die letzte amerikanische Note zu antworten, und daher ein zwingender Anlaß politischer Geschäftsführung nicht gegeben war, den Gehalt der Note bis ins letzte zu erörtern wie bei den vorangegangenen Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Staaten, hielt das Hervortreten Helfferichs die Frage „U-Bootskrieg—Amerika" in Fluß, wenn auch eine merkliche Unterstützung seiner heißen Bemühungen von seiten der politischen Reichsstellen zu vermissen ist. Die erwähnten inhaltreichen Denkschriften des Staatssekretärs und des Admiralstabes gelangten zur Vorlage an den Kaiser, welcher den Gedanken Helfferichs in vollem Umfange zustimmte. Im Auftrage des Kaisers wurde der Admiralstab durch den Kabinettschef Admiral v. Müller um Auskunft ersucht, wie viele Handelsschiffe seit dem 1. Juli von den U-Booten ohne Warnung versenkt worden seien und wie viele nach Anhalten und Untersuchen. Dem springenden Punkt wurde durch diese Fragestellung nähergerückt, und es entsteht der Eindruck, daß ein in gleicher Richtung fortgesetztes Ergründen der praktischen Bedingungen der U-Bootskriegführung den Einklang mit den politischen Erfordernissen hätte erbringen können.

Die Auswirkungen jedoch eines neuen inzwischen eingetretenen militärpolitischen Zwischenfalles, der Versenkung des englischen Passagierdampfers „Arabic" durch „U 24" am 19. August, bereiteten allen jenen Überlegungen und Möglichkeiten ein Ende.

12. Die Anfänge des Handelskriegs der U-Boote im Mittelmeer.

Karte 3, 4, 6—8, Nebenkarten.

Der Marsch von „U 21" nach Konstantinopel.

Die erste Entsendung von U-Booten nach dem Mittelmeer entsprang im März 1915 der Absicht des Admiralstabs, den schwer bedrängten Dardanellen Hilfe zu leisten[1]). An Handelskrieg wurde zunächst nicht gedacht.

Am 10. 3. 15 erhielt das Kommando der Hochseestreitkräfte den Auftrag, eins der ihr unterstellten großen U-Boote für jene Aufgabe zu bestimmen. Vom 25. 4. bis 13. 5. führte „U 21", Kapitänleutnant Hersing, den Marsch von Wilhelmshaven nach dem österreichisch-ungarischen Kriegshafen Cattaro in der südlichen Adria aus, vom 20. 5. bis 5. 6. den Marsch von dort nach Konstantinopel. Während der Überführung des Bootes nach seinem Bestimmungsort versenkte Kapitänleutnant Hersing am 27. 5. vor den Dardanellen die englischen Linienschiffe „Triumph" und „Majestic" und erfüllte den Zweck seines überraschenden Auftretens in hervorragendem Maße.

Vom 5. 6. ab war „U 21" dann dem Chef der Mittelmeerdivision, Admiral Souchon, unterstellt.

Die Überführung von UB- und UC-Booten nach dem Mittelmeer.

Zu der gleichen Zeit, als der Plan entstand, ein großes U-Boot auf dem Seewege nach den Dardanellen zu schicken, wurde im Admiralstab beschlossen, mit demselben Ziel eine Anzahl der im Bau befindlichen kleinen UB- und UC-Boote durch die Eisenbahn nach Pola, dem Hauptkriegshafen der österreichisch-ungarischen Marine, befördern zu lassen und nach Fertigstellung von dort der Mittelmeerdivision zuzuführen.

Am 20. 3. rollten „UB 7" und „UB 8", am 15. 4. „UB 3" nach Pola ab, am 13. 5. folgten „UC 14" und „UC 15", am 8. 6. „UB 14", am 12. 6. „UC 12" und am 15. 7. „UC 13".

---

[1]) Die damit in Verbindung stehenden rein militärischen U-Bootsunternehmungen, die des Zusammenhangs wegen hier kurz angeführt werden, sind im Archivwerk „Die Mittelmeerdivision" ausführlich enthalten.

Die Seestrecke von Cattaro bis zur Küste von Kleinasien, wo sich in Budrum, Orak und Smyrna Stützpunkte der türkischen Marine befanden, wurde von den kleinen U-Booten in der Weise bewältigt, daß sie von Cattaro aus bis zur Otranto-Straße von einem österreichischen Kreuzer geschleppt wurden und dann selbständig den 800 sm weiten Marsch fortsetzten.

„UB 8", Oblt. z. S. v. Voigt.

2.—17. 5. von Pola über Cattaro nach Smyrna.

29. 5.—4. 6. von Smyrna nach Konstantinopel. Auf dem Wege dorthin, am 30. 5., vor der Mudros-Bucht den englischen Dampfer „Merion", 19 380 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Der Dampfer war als Scheinkriegsschiff hergerichtet, sollte durch sein verändertes Äußere die Anwesenheit des englischen Schlachtkreuzers „Tiger" vortäuschen und wurde von dem U-Bootskommandanten auch als Kriegsschiff angesprochen[1]).

„UB 7", Oblt. z. S. Werner.

11.—20. 5. von Pola nach Budrum, 30. 5. Smyrna erreicht, 13. bis 21. 6. von dort nach Konstantinopel. Am 17. 6. auf dem Marsche, vor den Dardanellen, ↓-Angriff auf einen Transportdampfer, erschwert durch starke Bewachung und spiegelglatte See. Zwei Torpedofehlschüsse.

Verlust von „UB 3", Oblt. z. S. Siegfried Schmidt.

Am 23. 5. trat „UB 3" von Cattaro aus den Marsch nach Kleinasien an. Seitdem das schleppende österreichische Kriegsschiff das Boot in der Otranto-Straße losgeworfen hat, ist es verschollen. Nach einer nicht vollständigen Nachricht soll von „UB 3" noch ein Funkspruch aufgefangen worden sein, als es 80 sm von Smyrna entfernt stand. Das wäre das letzte Zeichen des Bootes gewesen. Da von feindlichen Seestreitkräften oder von Handelsschiffen keine Begegnung mit dem U-Boot gemeldet worden ist und keine Minen in jenem Gebiet lagen, ist anzunehmen, daß „UB 3" mit seiner ganzen Besatzung das Opfer eines Betriebsunfalles geworden ist.

„UB 14", Oblt. z. S. v. Heimburg.

Nachdem „UB 14" Anfang Juli zunächst in österreichisch-ungarischen Diensten von Pola aus gegen Venedig verwendet worden war und am

[1]) Vgl. Marine-Archiv, „Die Mittelmeerdivision" S. 148.

7. 7. den italienischen Panzerkreuzer „Amalfi" versenkt hatte, marschierte es vom 16. bis 24. 7. von Cattaro nach Orak, um von dort aus Unternehmungen im Ägäischen Meer zu beginnen.

Die Boote „UC 13", „UC 14" und „UC 15" führten von Juli bis September keine Minenunternehmungen aus, sondern mußten zum Überführen von Kriegsmaterial — Munition, Torpedos — für die Mittelmeerdivision dienen, da die Landverbindung zwischen Deutschland und Konstantinopel unterbrochen war. Die schwierige Lage der Dardanellenverteidigung erforderte, auf U-Boote als einzig mögliches Transportmittel zurückzugreifen und sie ihrer eigentlichen Seekriegsaufgabe zu entziehen. Die UC-Boote hatten dazu statt der Minenschächte ein besonders konstruiertes Vorschiff erhalten. Die Transportfahrten nach Kleinasien und Konstantinopel verliefen ohne Zwischenfälle. Nur „UC 13", Oblt. z. S. Kirchner, versenkte am 26. 8. vor Orak den italienischen Segler „Sahini Noria", 37 T. „UC 12" wurde im Juli und August der österreichisch-ungarischen Marine zum Minenlegen vor dem italienischen Kriegshafen Tarent zur Verfügung gestellt. Vom 19. 8. ab wurde auch dieses Boot in Pola für Transportzwecke umgebaut.

Die weitere Verwendung von „U 21" und den drei UB-Booten durch die Mittelmeerdivision.

„U 21", Kaptlt. Hersing.

3.—11. 7. Von Konstantinopel aus in das Ägäische Meer mit dem Auftrag, gegen feindliche Kriegsschiffe und Transportdampfer vorzugehen.

Da unter den bestehenden Kriegsverhältnissen von einer Handelsschiffahrt im Umkreise der Dardanellen kaum die Rede sein konnte, vielmehr die angetroffenen Schiffe fast ausschließlich Seekriegszwecken dienten, bestand kein Bedenken politischer Art, wie im Englischen Kanal, ob es möglich sein würde, militärische Transporter und Kauffahrteischiffe auseinanderzuhalten. Auch ohne daß jener Meeresteil als „Kriegsgebiet" erklärt worden war, konnte es verantwortet und durch die Umstände als begründet betrachtet werden, feindliche Dampfer, die nach Ort und Kurs augenscheinlich Transportzwecken dienten, als Hilfskriegsschiffe ohne Warnung anzugreifen, wenn die feindliche Sicherung ein Auftauchen des U-Boots nicht zuließ.

Am 4. 7. versenkte „U 21" an der Südwestspitze von Gallipoli einen durch Zerstörer und Fischdampfer geleiteten größeren Dampfer. Es war der französische Dampfer „Carthage", 5275 T.

Über die feindliche Gegenwehr meldete Kaptlt. Herfing: Hier herrscht eine so starke Sicherung durch Zerstörer und Fischdampfer, die unter Zuhilfenahme aller schon im Englischen Kanal angewendeten Mittel U-Bootsabwehr betreiben, daß die Aussichten auf Erfolg für das U-Boot gering sind. Erschwerend tritt hinzu, daß spiegelglattes und durchsichtiges Wasser dem Feind ein Beobachten des U-Boots erleichtert.

Wiederholte Angriffsversuche auf andere gesicherte Transportdampfer führten infolge dieser Erschwerungen nicht zum Ziel.

Die Unternehmung wurde dadurch beendet, daß „U 21" während einer Tauchfahrt vor Gallipoli durch eine schwere Unterwasserdetonation — Mine oder geschleppter Sprengkörper — starke Beschädigungen am Schiffskörper und an der Maschinenanlage davontrug, die das Boot bis Ende August in Konstantinopel an die Werft fesselten. Am 28. 8. lief „U 21" von dort wieder aus, um zunächst im Marmara-Meer, dann im nördlichen Teil des Ägäischen Meeres gegen militärische Ziele angesetzt zu werden. Nachdem diese Fahrt ohne Erfolg verlaufen war, trat das Boot am 16. 9. den Marsch nach Cattaro an, da die Rückkehr nach Konstantinopel wegen zunehmender Minengefahr in den Dardanellen nicht für ratsam gehalten wurde. Am 21. 9. traf „U 21" zu gründlicher Instandsetzung in dem österreichisch-ungarischen Hafen ein.

„UB 8", Oblt. z. S. v. Voigt.

26. 6.—2. 7., 14.—27. 7. und 10.—21. 8. Unternehmungen in das nördliche Ägäische Meer von Konstantinopel aus.

Am 18. und 20. 7. je 1 ↓-Torpedofehlschuß gegen Transportdampfer, am 14. und 16. 8. je ein ↓-Torpedofehlschuß gegen ein Ballonschiff. Glatte See hatte in jedem Falle die Angriffe um den Erfolg gebracht.

5.—16. 9. von Konstantinopel aus in das Schwarze Meer, nach der Krim. Dort am 9. 9. drei russische Segler durch Inbrandstecken vernichtet.

„UB 7", Oblt. z. S. Werner.

5.—22. 7. Erkundungsfahrt in das Schwarze Meer. Sonst kein Ereignis.

6.—20. 9. Unternehmung nach Odessa, am 15. 9. englischen Dampfer „Patagonia", 6011 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

„UB 14", Oblt. z. S. v. Heimburg.

12.—14. 8. von Orak aus die Dampferstrecke von Alexandrien nach den Dardanellen angesteuert. Am 13. 8. englischen Transportdampfer

„Royal Edward", 11 117 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. In wenigen Minuten war das Schiff gesunken[1]).

18.—25. 8. von Orak nach der Dardanelleneinfahrt und zurück ohne Ergebnis.

30. 8.—4. 9. im nördlichen Teil des Ägäischen Meeres und Marsch nach Konstantinopel. Dabei am 2. 9. ↓-Angriff gegen den bewaffneten englischen Transportdampfer „Southland", 11 899 T. Torpedotreffer; Schiff blieb jedoch schwimmfähig.

Am Schluß seiner Fahrten kommt auch der erfolgreiche Kommandant von „UB 14" zu dem gleichen Ergebnis wie die anderen Kommandanten der Mittelmeer-U-Boote, daß bei der starken Bewachung vor den Dardanellen die Boote sich im allgemeinen während der ganzen Dauer des Tages unter Wasser halten müssen, daß aber die Leistung der Akkumulatorenbatterie der B-Boote diesen Ansprüchen nicht in dem Maße gewachsen ist, daß daneben noch sich bietende Angriffsgelegenheiten mit hoher Unterwassergeschwindigkeit ausgenutzt werden können.

Die Entsendung von vier weiteren großen U-Booten der Hochseeflotte nach dem Mittelmeer im August und ihre Tätigkeit bis Ende September.

Im Laufe des August wurden von den Booten der Hochseeflotte „U 34" und „U 35", „U 39" und „U 33" nach dem Mittelmeer in Marsch gesetzt. Der Grund für diese Verlegung war in erster Linie die militärische Notwendigkeit, noch weitere Angriffskräfte gegen die nach den Dardanellen gerichteten feindlichen Seeverbindungen anzusetzen, nachdem „U 21" durch längere Werftinstandsetzung ausgefallen war und die B-Boote sich für die Abwehr vor den Dardanellen als nicht genügend leistungsfähig erwiesen hatten. Erleichtert wurde wohl dem Admiralstab der Entschluß, der Flotte für das Besetzen des Kriegsgebiets um England wertvolle U-Boote und eingefahrene, erprobte Kommandanten zu entziehen, da das Flottenkommando und der Admiralstab selbst unter dem Eindruck standen, daß die Ausnutzung der U-Boote im Kriegsgebiet infolge der durch politische Bedenklichkeit diktierten Befehle doch nur unvollkommen sei.

Das Mittelmeer etwa auch als Kriegsgebiet zu erklären, kam aus Rücksicht auf die Mittelmeerstaaten nicht in Frage. Im Vordergrund stand zudem bei dem Entsenden der Boote im August nicht der Gedanke eines im Mittelmeer zu beginnenden Handelskrieges, sondern die Annahme, daß

[1]) Vgl. Corbett, „Naval Operations", Band 3, S. 112/113.

die feindlichen Seetransporte, namentlich im Ägäischen Meer und in dem östlichen Teile des Mittelmeers, die U-Boote hauptsächlich in Anspruch nehmen würden. Das Weitere mußte sich aus den praktischen Erfahrungen der U-Bootskommandanten ergeben.

Strategisch weit günstiger als Konstantinopel mit dem minengefährdeten Dardanellenzugang lagen für die gedachte Aufgabe die Stützpunkte der österreichisch-ungarischen Marine an der Adria. Die Werftanlagen für das Instandhalten der Boote waren in Pola außerdem besser ausgestattet und leichter zu ergänzen als in Konstantinopel. Im Einvernehmen mit dem in jeder Hinsicht bereitwillig entgegenkommenden Kommando der verbündeten Flotte sollten daher Pola und Cattaro die Ausgangspunkte des neu zu bildenden Verbandes der deutschen U-Boote im Mittelmeer werden. Die Leitung dieses unabhängig von der Mittelmeerdivision aufzubauenden Unternehmens beabsichtigte der Admiralstab der Marine in Berlin selbst in der Hand zu behalten.

Am 4. 8. 15 verließen „U 34" und „U 35" Helgoland zum Marsch nach Cattaro. Der Befehl des Admiralstabs vom 28. 7. für die Ausreise der beiden Boote besagte:

„Während des Marsches durch die als Kriegsgebiet erklärten englischen Gewässer bleibt es den Kommandanten anheimgestellt, Angriffsgelegenheiten auf feindliche Handelsschiffe nach Maßgabe der für den U-Bootskrieg erlassenen Befehle auszunutzen. Das gleiche gilt während des Marsches durch die Biscaya gegenüber feindlichen Handelsschiffen, die nach der französischen Küste zu fahren. Auf der übrigen Reise ist die Versenkung feindlicher Handelsschiffe vorläufig nur unter Beobachtung der für den Kreuzerkrieg geltenden Regeln zulässig. Gelegenheiten zum Angriff auf feindliche Kriegsschiffe und Truppentransportdampfer sollen ausgenutzt werden.

Im übrigen steht zunächst die sichere und schleunige Durchführung der Reise nach Cattaro und möglichst baldiges Erscheinen im Operationsgebiet im Vordergrund der Unternehmung."

Der Admiralstab hatte ferner erwogen, in welcher Weise sich die U-Boote im Mittelmeer in ihrem künftigen engen Zusammenwirken mit der verbündeten Marine gegenüber der italienischen Flagge verhalten sollten. Seit dem 23. 5. 15 befand sich Italien im Kriege mit Österreich-Ungarn. Der Kriegszustand zwischen Italien und Deutschland bestand noch nicht, die Beziehungen waren jedoch feindselig gespannte. In dieser Lage sah es der Admiralstab als kriegsmäßig geboten an, daß die deutschen U-Boote, um sie für die gemeinsame Sache voll zu verwerten, die italieni-

schen Seestreitkräfte, welche ihnen in Sicht kämen, als Feinde der mit Deutschland verbündeten österreichisch-ungarischen Marine behandeln sollten, als ob die deutschen U-Boote im Dienst der verbündeten Flotte stünden. Entsprechend wären auch italienische Handelsschiffe von den deutschen Mittelmeer-U-Booten als feindliche anzusehen. Kriegshandlungen, die sie in solchen Fällen in aufgetauchtem Zustande vornähmen, müßten unter österreichischer Flagge ausgeführt werden. Das österreichisch-ungarische Flottenkommando erklärte seine Zustimmung und war bereit, diese Vereinbarung nötigenfalls nach außen zu vertreten.

Die U-Boote erhielten entsprechende Anweisung.

„U 34", Kaptlt. Rücker, nach dem Mittelmeer, 4.—23. 8.

6. 8. Die Orkneys bei Fair Insel gerundet. Darauf Marsch westlich der Hebriden und Irlands.

Nachts 15./16. die Straße von Gibraltar über Wasser angesteuert, dann getaucht ohne Schwierigkeit durchfahren, ebenso nachts 22./23. die Otranto-Straße. Auf dem ganzen Weg keine Kriegshandlungen.

23. in Cattaro eingelaufen.

Während des rund 4000 sm betragenden Weges hatte die Maschinenanlage ohne Störung gearbeitet.

Ölverbrauch: 61 600 l Treiböl von einem Vorrat von 99 000 l; 6310 l Schmieröl von 10 110 l.

„U 35", Kaptlt. Kophamel, nach dem Mittelmeer, 4.—23. 8.

Nachdem „U 35" am 4. zusammen mit „U 34" Helgoland verlassen hatte, verloren die beiden Boote bald ihren beabsichtigten Zusammenhang und sind während der Ausreise nicht wieder in Verbindung getreten, trotzdem „U 35" in derselben Nacht wie „U 34", 15./16. 8., durch die Gibraltar-Straße ging und am 23. nur wenige Stunden vor „U 34" in Cattaro einlief.

Am 10. versenkte „U 35" südlich von Irland auf dem nach dem Englischen Kanal führenden atlantischen Schiffahrtswege den russischen Segler „Baltzer", 343 T, den norwegischen Segler „Morna", 1512 T, mit Weizen von Amerika nach England[1]), und den französischen Segler „François", 2212 T, mit der gleichen Ladung.

Auch für „U 35" waren während des ganzen Marsches keine technischen Hemmungen eingetreten.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Über die Gibraltar-Straße berichtet der Kommandant: Reger Handelsschiffsverkehr, der den Eindruck vollkommener Sorglosigkeit U-Booten gegenüber macht; 20 bis 30 Dampfer in der Straße gezählt.

In wenigen Tagen stellten die beiden Boote in Cattaro die volle Bereitschaft der Maschinen wieder her, ergänzten die Vorräte und gingen sogleich zu ihren ersten Unternehmungen in Richtung nach dem Ägäischen Meer in See, um gemäß der vom Admiralstab erteilten allgemeinen Weisung den neuen Kriegsschauplatz zu erkunden und Kriegsschiffe sowie nach den Dardanellen bestimmte feindliche Transporte anzugreifen.

„U 35", Kaptlt. Kophamel, 31. 8.—22. 9.

31. 8. von Cattaro.

3. 9. im Ägäischen Meer, Nähe der Straße von Midos, Angriff auf feindlichen Kleinen Kreuzer, Torpedofehlschuß.

6. westlich von Lemnos französischen Panzerkreuzer gesichtet, nicht in Schußnähe gelangt.

7. im Golf von Saloniki nur kleine Küstenfahrer.

9. einen großen Dampfer mit vier Schornsteinen in die Mudros-Bucht ein- und auslaufend beobachtet auf zu weite Entfernung.

17. in Nähe von Kreta französischen Dampfer „Ravitailleur", 2813 T, früherer österreichischer Dampfer „Gradac", angehalten, nach dem Verlassen mit Granaten versenkt. Schiffsboote in die Nähe von Kreta geschleppt.

19. westlich Kreta Dampfer ohne Flagge durch Warnungsschuß anzuhalten versucht. Dampfer dreht ab und sucht zu entkommen, wird daher unter Feuer genommen. Nach 6 bis 8 Treffern stoppt er, setzt Boote aus; 7 Rettungsboote voll besetzt mit indischen Truppen. Nach Absetzen der Boote vom Schiff dieses mit Granaten versenkt. Es war der englische Dampfer „Ramazan", 3477 T.

20. westlich Kreta ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge, der den Eindruck eines Transporters macht. Danach aufgetaucht, das Schiff durch Warnungsschuß anzuhalten versucht und, da es mit hoher Fahrt wegläuft, Feuer eröffnet. Nach mehreren Schüssen stoppt der Dampfer und wird in Booten verlassen. Englischer Dampfer „Linkmoor", 4306 T, Transporter im Dienst der Admiralität auf dem Wege von Mudros nach Malta, mit Granaten versenkt.

22. in Cattaro eingelaufen.

Aus dem Schlußbericht des Kommandanten: Sicherung in der Otranto-Straße und im Golf von Saloniki sowie vor der Mudros-Bucht, dem Hauptstützpunkt der englischen Seestreitkräfte vor den Dardanellen, nur durch einige kleine Hilfsschiffe. Sonst im Ägäischen Meer und auf den Anmarschstraßen keinerlei feindlicher Bewachungsdienst. Aus den Logbuchaufzeichnungen des versenkten englischen und des französischen Transporters waren Schlüsse zu ziehen auf Zahl und Art der bei Mudros zusammengezogenen Kriegsschiffe, und Angaben enthalten über die im Mittelmeer von den Transportdampfern gesteuerten Kurse.

„U 34“, Kaptlt. Rücker, 1.—17. 9.

1. Cattaro verlassen.

4. abends westlich Kreta einen Dampfer ohne Flagge durch Signal und Schuß zum Stoppen aufgefordert. Schiff leistet nicht Folge, sucht zu entfliehen, wird beschossen. Darauf anhalten, Boote aussetzen. Wegen anbrechender Dunkelheit Dampfer durch Torpedofangschuß versenkt. Englischer Transportdampfer „Natal Transport“, 4107 T.

8. Das auf der Reede von Rhodos zu Anker liegende Hilfsschiff der französischen Marine, „Indien“, 800 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

Der anschließende Teil der Fahrt in der südlichen Hälfte des Ägäischen Meeres blieb ohne Ergebnis.

13. auf dem Rückmarsch an der Südspitze von Griechenland ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge, der militärischen Eindruck macht.

17. in Cattaro.

Ende des Monats August wurden 2 weitere U-Boote der Flotte, „U 39“ und „U 33“, für das Mittelmeer bestimmt, welche die Ausreise mit dem gleichen Befehl antreten, wie ihn „U 34“ und „U 35“ vom Admiralstab erhalten hatten.

„U 39“, Kaptlt. Forstmann, nach dem Mittelmeer, 27. 8.—15. 9.

27. 8. von Helgoland.

30. um die Shetlands.

2. 9. in Höhe der Südspitze von Irland englische Viermastbark, „William J. Lewis“, 2166 T, mit Holzladung nach England, angehalten und versucht, das Schiff durch Geschützfeuer zu versenken. In der Annahme, daß es sinken wird, setzt Kaptlt. Forstmann seinen Weg fort. Das Schiff ist jedoch eingeschleppt worden.

7. abends in die Straße von Gibraltar eingelaufen. Lebhafter Dampferverkehr; da vor der Gibraltar-Bucht eine Scheinwerfersperre, steuert „U 39" dicht unter der afrikanischen Küste. Die letzte Strecke der Durchfahrt am 8. morgens getaucht zurückgelegt, um mehreren Dampfern auszuweichen.

9. während des Marsches nach Osten den englischen Dampfer „Cornubia", 1736 T, sowie die französischen Dampfer „L'Aude", 2232 T, und „Ville de Mostaganem", 2808 T, angehalten und mit Granaten versenkt.

10. einen größeren Dampfer durch Signal zum Zeigen der Flagge aufgefordert. Dampfer dreht ab und eröffnet Feuer auf das U-Boot aus einem Heckgeschütz von etwa 10 cm-Kaliber; vermutlich der englische Dampfer „Antilochus", 9039 T. „U 39" weicht aus.

15. in Cattaro angelangt. „Das Boot hat sich während der 19tägigen Fahrt in jeder Beziehung sehr gut bewährt."

„U 33", Kaptlt. Ganßer, nach dem Mittelmeer, 28. 8.—16. 9.

28. 8. aus der Ems ausgelaufen.

31. Nordspitze der Shetlands erreicht.

1. 9. nordwestlich der Orkneys englischen Dampfer „Whitefield", 2422 T, mit Getreide von Archangelsk nach England angehalten, mit Artillerie versenkt.

3. dänischen Dampfer „Frode" angehalten, auf der Fahrt von Argentinien nach Schweden, entlassen, jedoch einen deutschen Wehrpflichtigen, der auf dem dänischen Schiffe nach der Heimat strebte, auf seinen Wunsch zum Kriegsdienst an Bord des U-Boots genommen.

4. in Höhe Südküste Irlands morgens bei Dunkelheit einen Dampfer ohne Abzeichen durch Warnungsschuß anzuhalten versucht. Dampfer stoppt und scheint Boote auszusetzen. Nach angemessener Frist Torpedofangschuß, der fehl geht, da das Schiff im Augenblick des Schusses mit hoher Fahrt wieder angegangen ist und das Weite sucht. Daher Verfolgung und Geschütz in Tätigkeit gesetzt. Nach dem zweiten Treffer gibt der Dampfer die Flucht auf und läßt endgültig die Boote zu Wasser. Da die Nacht dunkel ist und Gefahr besteht, daß Geschützfeuer Bewacher heranlocken könnte, wird zweiter Torpedo für Fangschuß geopfert. Treffer. Englischer Dampfer „Cymbeline", 4505 T, gesunken. In derselben Gegend norwegische Bark „Glimt", 955 T, angehalten, Ladung Holz aus Kanada nach England; mit Granaten versenkt[1]). Am gleichen Tage

[1]) Die Versenkung wurde prisengerichtlich nicht als gerechtfertigt befunden; Entschädigung wurde zugebilligt.

englischen Dampfer „Mimosa", 3466 T, angehalten, durch Torpedofangschuß — da das Geschütz eine Störung hat — und durch Sprengpatronen versenkt. Einen weiteren Dampfer, wahrscheinlich englischer Dampfer „Crosby", 3893 T, der währenddessen hinzukommt, in einer Verfolgung anzuhalten gesucht. Schiff entkommt jedoch, da „U 33" infolge einer vorübergehenden Maschinenstörung nicht hohe Fahrt laufen kann. Noch am 4. 9. nachmittags wird der norwegische Segler „Storesand", 1639 T, angehalten, Ladung Salpeter von Südamerika nach England, nach dem Verlassen mit Granaten versenkt[1]).

An einem einzigen Tage hat „U 33" beim Kreuzen des großen Handelsweges, der von Westen in die englischen Gewässer führt, gewissermaßen im Vorübergehen 4 Handelsschiffe versenken können, 2 feindliche und 2 neutrale mit feindlicher Bestimmung: eine Bestätigung dafür, daß an dieser Stelle ein Tätigkeitsgebiet für den Handelskrieg der U-Boote war, so aussichtsreich wie sonst nirgends.

6. auf dem Weitermarsch nach Süden englischen Dampfer „John Hardie", 4372 T, mit Geschütz versenkt. Auch dieser Engländer war erst durch 3 Granattreffer zum Halten zu bewegen, nachdem er Signal und Warnungsschuß nicht beachtet hatte.

9. Straße von Gibraltar ohne Zwischenfall durchquert. Im Mittelmeer keine weiteren Kriegshandlungen.

16. in Cattaro.

Von rund 100 t Treiböl 65 t verbraucht, von 10,5 t Schmieröl 5,3 t. Marschgeschwindigkeit im Durchschnitt 8,8 sm.

Ende September noch gingen „U 39" und „U 33" nach kurzer Rast in Cattaro zu ihren ersten Mittelmeer-Unternehmungen in See. Der Admiralstab hatte dazu am 21. 9. telegraphisch eine besondere Anweisung gegeben: „Für große Handelsschiffe besteht im Ägäischen Meer stets die Vermutung, daß sie Truppentransporter oder Hilfskreuzer sind, sie dürfen also unter Wasser angegriffen werden. Kleinere Handelsschiffe sind ohne Untersuchung nur zu versenken, wenn sie augenscheinlich Zufuhrschiffe sind. Dies ist anzunehmen, wenn sie in der Nähe einer feindlichen Operationsbasis und mit Kurs nach oder von diesen angetroffen werden. Jede Zufuhr nach den Dardanellen auch auf kleinsten Schiffen ist zu unterbinden. Verwechslung mit griechischen Schiffen ist unerwünscht."

---

[1]) Prisengerichtlich wurde die Versenkung nicht als gerechtfertigt anerkannt. Entschädigung wurde gezahlt.

Aus dieser Anweisung ist zu ersehen, mit welcher Gedankenrichtung — wie früher bereits erwähnt — die Leitung in Berlin die U-Boote nach dem Mittelmeer geschickt hatte. Es war die Richtung Ägäisches Meer, Dardanellen, Unterbinden der Zufuhr der feindlichen Seestreitkräfte vor Gallipoli, also der strategische Gedanke: Stützen von Konstantinopel, Festhalten der Umklammerung des russischen Gegners im Süden, Zunichtemachen des tödlichen Planes Winston Churchills, die Abschnürung der Mittelmächte an dieser Stelle zu vollenden.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 25. 9.—13. 10.

25. 9. von Cattaro.

28. im Jonischen Meer westlich von Kreta Dampfer ohne Flagge anzuhalten versucht, muß unter Feuer genommen werden, bevor er stoppt. Besatzung verläßt das Schiff. Englischer Dampfer „H. C. Henry", 4219 T, mit Teeröl nach Mudros, durch Torpedofangschuß versenkt.

29. südlich Kreta auf dem nach Port Said führenden Dampferwege englischen Dampfer „Haydn", 3923 T, mit Gerste nach Glasgow, angehalten; auch bei diesem war erst ein Granattreffer nötig, bis er stoppte; durch Öffnen der Bodenventile und Sprengpatrone versenkt.

30. Dampfer ohne Flagge in Sicht, dann der übliche Vorgang: Signal, Warnungsschuß, Abdrehen des Schiffs, Geschützfeuer, Granattreffer. Italienischer Dampfer „Cirene", 3236 T, Kriegsmaterial nach Rhodos, durch Granaten versenkt.

— Die Unternehmung wurde noch bis 13. 10. fortgesetzt. Der Bericht wird hier jedoch mit dem 30. 9. vorläufig abgebrochen, weil die Kartenanlagen monatsweise angeordnet sind und dieser Teil des Werkes mit dem Monat September abschließt. —

Aus dem Bericht des Kapitänleutnants Forstmann sind indes noch einige die Anlage der Unternehmung erklärende Bemerkungen vorweg anzuführen: Im Ägäischen Meer werden dem Boot durch die Bewachung und infolge der vorherrschenden großen Sichtigkeit lange Unterwasserfahrten aufgezwungen; auch ist das Boot dort dem Nachteil ausgesetzt, von Bewachern oder durch die Beobachtung von den Inseln her gemeldet zu werden; die Transporte werden gewarnt. Deshalb ist es zweckmäßig, die befohlene Tätigkeit nicht im Ägäischen Meer auszuüben, sondern davor.

„U 39" fiel ferner, wie früher in der Nordsee, so jetzt im Mittelmeer, durch seine ausgezeichnete Funkleistung auf. Bis Cypern — Luft-

linie rund 1500 sm — wurde von dem Boot die Funkstelle Nauen abgehört. Das gab dem Admiralstab die Anregung, mit den im Mittelmeer in See befindlichen U-Booten im Bedarfsfalle durch Nauen unmittelbar in Verbindung zu treten.

„U 33", Kaptlt. Ganßer, 28. 9.—9. 10.

28. 9. Cattaro verlassen.

30. im Jonischen Meer italienischen Segler „Tobia", 181 T, unter österreichischer Flagge angehalten, mit Sprengpatrone versenkt.

— Die Darstellung des weiteren Verlaufs der Fahrt bleibt aus dem schon bei „U 39" angegebenen Grunde späterer Bearbeitung vorbehalten. —

Auch „U 33" war nicht in das Ägäische Meer hineingegangen, sondern, teils aus den gleichen Überlegungen, die den Kommandanten von „U 39" bestimmt hatten, teils wegen Unsicherheit der Maschinenanlage des Boots westlich der Cerigo-Straße geblieben, wo sich ihm sogleich genügend Gelegenheit zur Betätigung bot.

Die ersten Mittelmeer-Unternehmungen von „U 35", „U 34", „U 39" und „U 33" tragen, hinsichtlich Aufgabestellung und Art der Durchführung, das Gepräge des Einfühlens in neue Kriegsverhältnisse. Ein feindlicher Küstenangriff und sein Nachschub sollen gestört werden. Unmittelbar ist ihnen, durch die örtliche Lage bedingt, nicht beizukommen. Die erfahrenen U-Bootskommandanten, jeder für sich, gelangen auf den ersten Blick zu einer übereinstimmenden Lösung. Sie halten sich in der Entfernung, auf den Seewegen des östlichen Mittelmeers, und was ihnen in die Hände fällt, ist nicht nur der Nachschub von Mudros, sondern sind nebenher auch, ohne daß ein „Kriegsgebiet" erklärt zu werden brauchte, Kauffahrteischiffe, die vom Suez-Kanal her kommen und in den reichen Rohstoffländern des Fernen Ostens für England beladen sind.

Die Anfänge einer Entwicklung zeichnen sich ab — zum Handelskrieg der U-Boote im Mittelmeer.

13. Handelskrieg mit U-Booten in der Ostsee.

Karte 3 und 7, Nebenkarten.

Die wenigen dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte zur Verfügung stehenden U-Boote wurden im allgemeinen gegen die in der Ostsee an Zahl und Kampfstärke überlegene russische Flotte verwendet. Nur zweimal fand sich 1915, im April und August, Gelegenheit, daß auch feindliche Handelsschiffe durch U-Boote vernichtet wurden. Wenngleich diese Vorkommnisse mit dem Leitgedanken des U-Bootskrieges, dem Angriff auf die Seeverbindungen Englands, nicht in Zusammenhang stehen, sind sie doch sinngemäß in die Darstellung des U-Bootshandelskrieges einzureihen, wie es auch mit der Verwendung der U-Boote auf einem anderen abgelegenen Schauplatz, dem Schwarzen Meer, zu geschehen hatte.

Am **15. 4.** erhielt **„U 26"**, Kaptlt. Frhr. v. Berckheim, Befehl, am Eingang zum Bottnischen Meerbusen, in der Aalandsee, Handelskrieg nach der Prisenordnung zu führen. Da eine Tätigkeit gegen die russischen Seestreitkräfte im Finnischen Meerbusen infolge starken Treibeises noch nicht möglich war, erschien das Beunruhigen der Zufuhr von Schweden nach Rußland als eine lohnende Aufgabe.

Am 23. 4. versenkte „U 26" nahe der finnischen Küste den russischen Dampfer „Frack", 849 T, nach Untersuchung, durch Sprengen und mit Geschütz. Ladung Kriegsmaterial nach Rußland[1]).

Am **11. 8.** verließen **„U 9"**, Oblt. z. S. Spieß, und **„U 26"**, Kaptlt. Frhr. v. Berckheim, den Hafen von Libau mit dem Befehl, in den russischen Gewässern der östlichen Ostsee feindliche Seestreitkräfte anzugreifen[2]). Dabei versenkte „U 9" am 16. 8. im Finnischen Meerbusen in Nähe der Insel Worms einen zu Anker liegenden Dampfer, der für ein russisches Zufuhrschiff gehalten wurde, durch ↓-Torpedoschuß. Es war der englische Dampfer „Serbino", 2205 T.

---

[1]) Marine-Archiv, „Der Krieg in der Ostsee", Band 2, S. 39/40.

[2]) Vgl. „Der Krieg in der Ostsee", Band 2, S. 279, 280, 290.

Während „U 9" am 22. 8. in Libau einlief, ist „U 26" nicht zurückgekehrt. Durch Nachrichten aus sicheren russischen und englischen Quellen hat festgestellt werden können, daß „U 26" zuletzt noch am 30. 8. im Finnischen Meerbusen gesehen worden ist und daß das Boot vorher, am 25. 8., den russischen Transportdampfer „Petschora", 2000 T, bei Nargön versenkt hat. Da sonst kein Zusammentreffen von „U 26" mit feindlichen Streitkräften, denen es etwa zum Opfer gefallen wäre, bekannt geworden ist, bleibt nur die Annahme, daß das vermißte Boot mit seiner ganzen Besatzung durch eine russische Mine im Finnischen Meerbusen verlorengegangen ist.

14. Die U-Flottille Flandern: Die UB-Boote im August und September; die Minenunternehmungen der UC-Boote.

Skizze Nr. 3—10.

Tätigkeit der UB-Boote.

Die 9 B-Boote der U-Flottille Flandern wurden nach den im Juni und Juli gemachten Erfahrungen auch in den Monaten August und September zum Handelskrieg fast nur noch an den Dampferweg längs der englischen Ostküste geschickt, nach Lowestoft und hinauf bis Yarmouth und Cromer.

„UB 5", Oblt. z. S. Smiths.

30. 7.—4. 8. nach Lowestoft.

1. 8. ↓-Torpedoschuß auf englischen Dampfer. Im Boot war die unverkennbare Torpedodetonation zu hören; der Kommandant hat aber den Schuß nicht durch das Sehrohr beobachten können, weil das U-Boot unterschnitt und die Umschau danach durch Fischdampfer und ein feindliches U-Boot erschwert wurde. Der Verlust oder die Beschädigung eines englischen Handelsschiffes zu der betreffenden Zeit und an der Stelle ist nicht angegeben; der Fall konnte nicht aufgeklärt werden. Zwei andere Anläufe auf englische Dampfer am gleichen Tage führten nicht zum Schuß.

3. Maschinenstörung und aufkommender Seegang. Rückmarsch.

11.—16. 8. nach Cromer.

12.—14. in Höhe von Yarmouth und Cromer die 4 englischen Fischkutter „Sunflower", „E. M. W.", „I. W. F. T." und „White City", 45—60 T, gesprengt.

Auf dem Dampferweg unter der Küste infolge glatter See und starker Bewachung Tätigkeit sehr erschwert. Gesichtete Dampfer meist neutrale; an wenige englische nicht herangekommen.

„UB 6", Oblt. z. S. Haeker.

10.—14. 8. nach Yarmouth.

11. bei Yarmouth englischen Fischkutter „Leader" durch Sprengpatrone versenkt.

Dazu der Bericht des U-Bootskommandanten: „Die Besatzung ist sehr bereitwillig ins Boot gegangen und verläßt „UB 6" mit frohen Mienen und freundlichen Wünschen für weitere Fahrt. Offensichtlich wußten sie, was folgen würde. Ich halte auf den zweiten Segler zu, „L. T. 649", und versuche, die Besatzung durch einen Karabinerschuß vor den Bug wie gewöhnlich zum Aussteigen zu bewegen. Es wird beobachtet, wie daraufhin die 5 Mann starke Besatzung scheinbar eifrig bemüht ist, das Boot zu Wasser zu bringen. Arglos ist inzwischen „UB 6" auf 100 bis 150 m herangekommen. Plötzlich wird auf dem Segler eine Persenning fortgerissen, ein Geschütz kommt zum Vorschein und schon fällt der erste Schuß. Sofort wird geflutet, jedoch wird das Tauchen durch das Einsteigen der Sprengmannschaft verzögert. Der erste Schuß liegt kurz, der zweite gleichfalls, der dritte geht dicht über den Turm hinweg. Bevor ich einsteige, beobachte ich noch, daß mit dem ersten Schuß im Vortopp die englische Kriegsflagge geheißt wird . . . . Die Besatzung hatte keine Uniform an, sondern trug Fischerkleidung. Während des Flutens fallen noch zwei Schüsse. Der ganze Vorgang hatte kaum eine Minute gedauert."

Als nach dem Tauchen wieder ein Beobachten durch das Sehrohr möglich war, zeigte sich, daß der Segler bei dem frischen Winde schnell davoneilte, so daß ein Torpedoschuß nicht anzubringen war.

Am 12. im Dampferweg nördlich Yarmouth zunächst nur Neutrale. Nachmittags unter Land so unsichtig, daß die Küste nicht auszumachen ist. Daher keine Angriffsmöglichkeit. Abends abgelaufen nach See zu, um die Batterie zu laden.

13. auf der Dampferstraße wieder Nebel. Rückmarsch. Noch am 13. während des Marsches werden 13 Bojen angetroffen, an denen deutlich erkennbare U-Bootsnetze hängen. „UB 6" fischte einen Teil davon auf und vernichtete den Rest. Netzmaschen aus dünnem Stahldraht, Leuchtbehälter mit Karbid. In Brügge kann das Netz näher untersucht und von den U-Bootskommandanten besichtigt werden, von denen noch mancher mit dieser Art feindlicher Abwehr unliebsame Erfahrungen machen sollte.

„UB 12", Oblt. z. S. Nieland.

1.—5. 8. nach Yarmouth.

4. die englischen Fischkutter „Challenger" und „Heliotrope" gesprengt.

Sonst kein Ergebnis.

11.—14. 8. nach Lowestoft.

13. auf dem Dampferweg unter Land zunächst wegen Nebels nichts auszurichten. Später war das Erkennen der Schiffsflagge infolge Versagens der Sehrohrvergrößerung unmöglich. Daher Rückmarsch.

20.—25. 8. in den Hoofden zwischen Haaks Feuerschiff und der englischen Ostküste.

23. die englischen Fischkutter „Boy Bert", „Integrity" und „Young Frank" gesprengt. Nach der Erfahrung von „UB 6" wird mit Bewaffnung der Kutter gerechnet und der Befehl zum Aussteigen vorsichtig auf 1000—1500 m Abstand durch Warnungsschüsse mit dem Maschinengewehr gegeben. Erst als die Fischer mit dem Beiboot an das U-Boot herangekommen sind, wird das Sprengen des Seglers ausgeführt.

24. Bojen mit U-Bootsnetz begegnet.

„UB 13", Oblt. z. S. Becker.

4.—7. 8. nach Shipwash Feuerschiff.

6. ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Dampfer. Mehrere weitere Anläufe gegen englische Dampfer führen nicht in Schußnähe.

7. Beim Fahren auf 15 m Tiefe nördlich Shipwash Feuerschiff gerät „UB 13" in ein Netz. Da es nicht gelingt, mit wechselndem Maschinengang und durch Ruderlegen das Boot aus dem Netz zu befreien, sieht sich der Kommandant gezwungen, trotz der Anwesenheit von Fischdampfern an die Oberfläche zu gehen und auszublasen. Der U-Bootskommandant berichtet: „Nach dem Auftauchen stellte ich fest, daß ich in ein Indikatornetz gefahren war. Dieses hatte mit seinem Lik und einigen Maschen hinter dem Sehrohr gehakt. Etwa 50 m Netz mit Leuchtbehältern schleppten hinter dem Boot her. Die am Sehrohr hakenden Enden bekamen wir mit Schere und Meißel frei, den Rest am Heck durch Ruderlegen. Während des Arbeitens über Wasser waren von allen Seiten 13 Fischdampfer auf mich zugekommen. Als ich vom Netz frei war und unter Wasser ging, war der nächste etwa 1500 m ab. . . . . Gleich nach dem Tauchen erschienen noch mehrere Zerstörer."

Danach Rückmarsch.

16.—17. 8. nach Cromer.

17. bei Noord Hinder Feuerschiff ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Dampfer. Unternehmung aufgegeben, da eine Störung an den Torpedorohren vermutet wird.

20.—22. nach dem Untersuchen der Torpedorohre mit dem gleichen Befehl nach Cromer.

Fahrt am 21. wegen Undichtigkeit des Turmluks abgebrochen.

Die letzte Fahrt und der Verlust von „UB 4“, Oblt. z. S. Groß, am 15. 8. 15.

5.—7. 8. nach Lowestoft.

6. an Ort und Stelle auf dem Dampferweg. Reger Verkehr dicht unter Land, starker Bewachungsdienst. Kurz nacheinander je 1 ↓-Torpedofehlschuß auf 2 englische Dampfer.

Am 13. 8. lief „UB 4“ von Zeebrügge wieder aus mit dem Auftrag, bei Yarmouth Handelskrieg zu führen. Von dieser Fahrt ist das Boot nicht zurückgekommen. Was ihm zugestoßen war, ist lange geheim geblieben. Nach dem Kriege wurde von englischer Seite der folgende amtliche Bericht zur Verfügung gestellt:

„Am 15. 8. 15 um 8.15 Uhr abends war der bewaffnete Fischkutter „Inverlyon“, einer der vier, welche Captain Ellison mit 3 Pfünder-Geschützen bewaffnet hatte, im Begriff, bei der Smiths Knoll-Spar-Boje zu fischen, als ein U-Boot in der Nähe auftauchte. Der deutsche Offizier rief etwas herüber, vermutlich den Befehl, das Schiff zu verlassen. Das U-Boot kam auf 30 Yards heran und stoppte. Es war diesig. Die „Inverlyon“ heißte die englische Kriegsflagge und eröffnete das Feuer. 9 Schuß wurden geschossen. Der erste und dritte durchschlugen den U-Bootsturm, der zweite riß den hinteren Teil des Turms hinweg, der Offizier fiel über Bord. Das U-Boot trieb am Heck der „Inverlyon“ auf nur 10 Yards vorbei und 4 weitere Treffer wurden erzielt. Das U-Boot sank mit dem Bug voran in einem Winkel von 80°, und drei Körper kamen hoch. Einer schien am Leben zu sein, und der Schiffsführer der „Inverlyon“ sprang über Bord, um ihn zu retten, aber er versank sofort wieder.“

Von „UB 4“ blieben daher keine Überlebenden.

„UB 17“, Oblt. z. S. Wenninger.

5.—9. 8. nach Yarmouth.

6. die englischen Fischkutter „C. E. S.“, „Ivan“, „Fisherman“ und „Hesperus“, 24—57 T, nördlich Yarmouth außerhalb des Schiffahrtsweges gesprengt. Weitere Tätigkeit dieser Art wird durch Herbeieilen eines Zerstörers und von 6 Bewachungsdampfern verhindert.

7. abends bei Dunkelheit befindet sich das Boot mitten in der Dampferstraße unter Land. „Da alle Dampfer nicht abgeblendet und mit gesetzten Lichtern fahren, werden sie für Neutrale gehalten und der Angriff unterlassen.“

8. Rückmarsch angetreten wegen Undichtigkeit einer Rohrleitung und dadurch beschränkter Tauchbereitschaft. Kommandant berichtet: „Die Bewachungsdampfer, die östlich der Smiths Knoll-Bank Fischereischutz ausüben, erschweren das Ansteuern der Küste von Osten dadurch erheblich, daß man 20—30 sm von Land ab gezwungen wird zu tauchen, und dann mit halbleerer Batterie an den Dampferweg kommt."

„UB 17" hat ferner eine starke Unterwasserdetonation vernommen, die auf das geschleppte Sprenggerät eines Zerstörers zurückgeführt wurde.

23.—24. 8. auf Vorpostenstellung vor der Flandernküste; dabei den belgischen Segler „Léon Mathilde" aufgebracht und nach Ostende eingeschleppt.

28. 8.—1. 9. nach Lowestoft. Auf dieser Fahrt sollte gemeinsam mit „UB 10" vergeltungsmäßig Jagd auf bewaffnete Fischkutter gemacht werden. Wegen Aufkommens von Wind und Seegang verlief das Unternehmen ergebnislos.

20.—23. 9. Vorposten vor der Flandernküste, dabei am 22. abends in Dunkelheit französischen Bewachungsfischdampfer „St. Pierre", 303 T, durch ↑-Torpedoschuß versenkt.

„UB 10", Oblt. z. S. Steinbrinck.

7.—12. 8. nach Cromer.

8. auf dem Anmarsch die englischen Fischkutter „Xmas Rose" und „Arbor Vitae" gesprengt. Von dem ersteren sagt der U-Bootskommandant: „Da die Besatzung freundlich war und uns mit Mehl und Fischen versorgte, wurde das Beiboot in Schlepp genommen und in die Nähe eines holländischen Dampfers geschleppt, der die Besatzung aufnahm."

9. mehrere Anläufe auf Dampfer, nicht zu Schuß gekommen. Zum erstenmal wird hier ein Amerikaner gesichtet.

10. zeitweise dicker Nebel. Abends im Dampferweg bei Unsichtigkeit Angriffe gefahren. Englischen Dampfer „Rosalie", 4243 T, der die englische Flagge führte, durch ↓-Torpedoschuß versenkt. Unmittelbar danach ↓-Torpedofehlschuß auf anderen englischen Dampfer.

11. am frühen Morgen, noch vor Tageslicht, in ruhiger, klarer, mondloser Nacht 9 englische Fischkutter durch Sprengen versenkt: „Esperance", „Trevear", „Young Admiral", „Palm", „George Crabbe", „Illustrious", „Welcome", „George Borrow" und „Oceans Gift", 42—62 T, nach Hellwerden noch den englischen Fischkutter „Humphrey".

28. 8—1. 9. nach Lowestoft. Beabsichtigtes Vorgehen zusammen mit

„UB 17" gegen bewaffnete Fischkutter kam infolge schlechten Wetters nicht zustande.

19.—20. 9. nach der Themsemündung.

Der Kommandant plant: „Bei der sehr scharfen Bewachung in der Themse halte ich ein tiefes Eindringen, das erforderlich ist, um auf die Dampferwege zu kommen, bei Tage für nicht durchführbar. Ich beabsichtige daher, nur nachts vorzustoßen und, bei bedecktem Himmel über Wasser, bei hellem Mondschein unter Wasser, anzugreifen."

19. abends vor der Themsemündung nach Einbruch der Dunkelheit bei Mondschein ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Abzeichen.

20. wegen schlechten Wetters Rückmarsch.

„UB 2", Oblt. z. S. Werner Fürbringer.

7.—11. 8. nördlich Shipwash. Englische Dampfer mehrfach gesichtet; aber kein Ergebnis infolge von Unsichtigkeit und starker Bewachung.

20.—24. 8. nach Yarmouth.

22. mittags am befohlenen Ort angelangt; unter Land starker Dampferverkehr, einige Anläufe, nur Neutrale.

23. morgens bei Dunkelheit den bewaffneten englischen Bewachungsdampfer „M i u r a", 257 T, durch ↑-Torpedoschuß versenkt. Am 23. vormittags wird auf einen einzelnen Fischkutter zugehalten; auf 800 m Entfernung Schüsse mit dem Maschinengewehr vor seinen Bug, um ihn anzuhalten und die Besatzung zum Aussteigen zu veranlassen. „Hierauf erfolgt auf dem Mitteldeck des Seglers Bewegung, und es erweckt den Anschein, als ob das Rettungsboot klargemacht würde. Um dieses zu beschleunigen, werden noch einige Schüsse in die Segel gefeuert, worauf aber die ganze Besatzung bis auf den Mann am Ruder unter Deck verschwindet." Bedachtsam wird danach auf 300—400 m herangegangen, „als plötzlich 5—6 blaue Gestalten aus der Kajüte springen, ein Geschütz frei machen und sofort anfangen zu feuern. »UB 2« hat schon währenddessen Feuer aus dem Maschinengewehr eröffnet, das aber anscheinend infolge der Schlingerbewegungen des Bootes keine Treffer erzielt". Die Geschoßeinschläge von dem Kutter kommen dichter an das Boot heran. Deswegen Schnelltauchen. Der Versuch, einen Torpedoschuß anzubringen, mißlingt, ein abgeschossener Torpedo geht fehl. Zwar erfolgt eine Detonation, aber der Segler entkommt unversehrt. Wahrscheinlich ist der Torpedo bei geringer Wassertiefe im Grund zur Explosion gekommen[1]).

[1]) Nach „Q-Ships and their Story", S. 20, kann es sich um den als „Q-Schiff" ausgerüsteten Segler „Pet" gehandelt haben.

Am 23. abends Rückmarsch.

6.—11. 9. nach Lowestoft. Geplant ist, gemeinsam mit „UB 16" an Fischkutter heranzugehen, um möglicherweise eines bewaffneten habhaft zu werden. Am 7. versenkt „UB 2", unterstützt von „UB 16", die englischen Fischkutter „Emanuel" und „Constance", am 9. den Kutter „L. T. 282". „UB 2" ist dabei öfter durch Maschinenstörungen behindert. Über die Einzelheiten berichtet das Tagebuch von „UB 16". Als Erfahrung verzeichnet der Kommandant von „UB 2": „Das Zusammenarbeiten von 2 U-Booten hat sich bewährt. Das Vorgehen gegen feindliche Fischkutter, die im Verdacht stehen, bewaffnet zu sein, gibt den angreifenden Booten eine größere Sicherheit. Ferner zeigte sich, daß beim Eintreten von Maschinenstörungen nicht ohne weiteres der Rückmarsch angetreten zu werden brauchte, da im äußersten Falle das havarierte Boot durch das andere in Schlepp genommen werden könnte."

Die gesuchte Begegnung mit einem bewaffneten Kutter ereignete sich nicht.

„UB 16", Oblt. z. S. Hans Valentiner.

6.—11. 9. nach Yarmouth.

Über das mit „UB 2" beabsichtigte Suchen nach bewaffneten Seglern schreibt der Kommandant von „UB 16": „Der Angriff soll in der Weise erfolgen, daß die Boote beim Sichten eines Seglers während der Verfolgung so weit auseinder scheren, daß der Segler gleichzeitig von vorn und von achtern angegriffen wird. Angriff auf etwa 1500 m mit Maschinengewehr. Falls dies ohne Erfolg, greift ein Boot mit Torpedo unter Wasser an."

Am 7. vormittags, während „UB 2" infolge Maschinenschadens nicht gefechtsfähig ist, geht „UB 16" gegen einen in Sicht kommenden Kutter allein vor. Auf 1400 m wird mit Maschinengewehr Feuer eröffnet, nachdem der feindliche Segler Warnungsschüsse mit Karabiner nicht beachtet hatte. Beim Einsetzen des Maschinengewehrfeuers des U-Boots springen hinter der Reeling versteckte Leute der Besatzung des Kutters an ein verborgen stehendes Geschütz, beginnen auf etwa 1000 m zu schießen und setzen die englische Kriegsflagge. Es ist zu erkennen, daß 2 Leute der feindlichen Geschützbedienung durch Maschinengewehrschüsse getroffen werden. Als „UB 16" auf etwa 400—500 m heran ist, hat sich der Gegner eingeschossen. Da gleichzeitig der erste Ladegurt des Maschinengewehrs des U-Boots verschossen ist und das Einziehen des zweiten Gurts zu zeitraubend erscheint, geht das Boot unter Wasser, um möglichst mit

Torpedo zu Schuß zu kommen. Nach längerem Manövrieren gegen den aufmerksamen Kutter wird ein Torpedo geschossen, der aber nicht trifft, so daß der Segler vor dem Wind entkommt.

Nach einer englischen Quelle[1]) hat „UB 16" es hier mit demselben Q-Schiff „Inverlyon" zu tun gehabt, durch das am 15. 8. „UB 4" vernichtet worden ist.

Am 7. und 8. versenkt „UB 16", planmäßig unterstützt von „UB 2", die englischen Fischkutter „Victorious", „Emblem", „Boy Ernie" und „Nimrod", 43—50 T, durch Sprengen.

Den beabsichtigten Handelskrieg bei Yarmouth gibt „UB 16" auf, um sich in der Nähe von „UB 2" zu halten, dessen Maschinenschaden nicht verläßlich zu beheben ist.

11. in Zeebrügge eingelaufen.

Im August und September 1915 sind somit von den 9 B-Booten der U-Flottille Flandern im ganzen 22 Fahrten zum Handelskrieg ausgeführt worden, davon im September nur noch 4. In das Kriegsgebiet sind auf diese Weise 44 Torpedos getragen worden; von denen sind 10 verschossen worden. 3 Treffer versenkten 1 englischen Handelsdampfer und 2 feindliche Bewachungsfahrzeuge; der Erfolg eines Torpedoschusses ist nicht aufgeklärt. 6 Fehlschüsse. Außerdem sind 33 englische Fischkutter vernichtet worden.

Ein UB-Boot ist im August verlorengegangen. Das Auftreten der englischen U-Bootsfallen, hier in der Gestalt von Fischkuttern, hat damit auch von der Flandernflottille das erste Opfer gefordert. Aber einmal gewarnt und mißtrauisch gemacht, haben sich U-Bootskommandanten dort nicht wieder so überrumpeln lassen.

Das Zurückgehen der Versenkungsergebnisse im Handelskrieg der UB-Boote von Flandern während der beiden letzten Monate des Sommers 1915 ist hauptsächlich dadurch zu erklären, daß diese Boote im August und September in wachsendem Maße zum Vorpostendienst vor der eigenen Küste verwendet werden mußten, da wiederholt starke englische Seestreitkräfte zum Beschießen der Hafenanlagen und Bedrohen der Landfront vor der Flandernküste zusammengezogen wurden[2]). Im September war der Küstenschutz fast die einzige Tätigkeit der B-Boote.

Dann aber hatte sich auf den Dampferwegen vor der Themse und an der englischen Ostküste ein bedenkliches Zunehmen der feindlichen

[1]) „Q-Ships and their Story", S. 20.

[2]) Vgl. Marine-Archiv, „Nordseekrieg", Band 4.

U-Bootsabwehr bemerkbar gemacht, die ihrerseits es zuwege brachte, daß die U-Boote immer seltener überhaupt in Schußstellung zu gesichteten Angriffszielen zu gelangen vermochten.

Am 2. August richtete der Kommandierende Admiral des Marinekorps, Admiral v. Schröder, an den Chef des Admiralstabs einen der vielen Anträge, die seit Monaten die Forderung stellten, daß das Marinekorps, um seine Stützpunkte für Aufgaben des Seekriegs wirksamer ausnutzen zu können, mit stärkeren Streitkräften versehen werden müsse. Jener letztgenannte Antrag lief auf die besondere Unterstützung des Handelskriegs der U-Boote hinaus:

„Um die flandrischen U-Boote nachdrücklicher einsetzen und ihnen noch mehr Bewegungsfreiheit schaffen zu können, verfehle ich nicht, erneut auf die Notwendigkeit von Kreuzern und großen Torpedobooten in Flandern hinzuweisen. Zur Zeit fehlt uns gegen die vielen englischen Fischdampfer und Minenräumer jegliche Gegenwirkung."

Die Entscheidung des Admiralstabs fiel in dem Sinne der ablehnenden Stellungnahme des Flottenkommandos, das weder Streitkräfte glaubte entbehren, noch ihre etwaige Überführung aus der Nordsee nach Flandern glaubte sicherstellen zu können.

Das Schwergewicht des Handelskriegs der U-Flottille Flandern lag aber jetzt schon seit längerem nicht mehr bei den B-Booten und ihrer Torpedowaffe, sondern bei den erfolgreichen Minenunternehmungen der UC-Boote.

Die Minenunternehmungen der UC-Boote der U-Flottille Flandern von Ende Mai bis Ende September 1915.

Skizzen Nr. 5—9.

In der Zeit von Ende Mai bis Ende September 1915 traten 7 von den 15 am 23. 11. 14 in Bau gegebenen kleinen Minen-U-Booten, welche die Konstruktionsbezeichnung „UC-Boote" erhalten hatten, zur U-Flottille Flandern. Sie wurden sämtlich auf dem Seewege von der Nordsee nach Zeebrügge überführt. Die C-Boote stimmten in Abmessungen, Seeausdauer, See- und Taucheigenschaften mit denen der B-Boote annähernd überein[1]); es ergab sich daher, daß auch ihr Tätig-

[1]) Die kleinen UC-Boote trugen je 12 Minen in Schächten, die das ganze Vorschiff einnahmen und während der Lagerung darin vom Seewasser umspült wurden. Die Minen waren daher während der Fahrt vom Innern des Bootes aus nicht zu-

keitsgebiet das gleiche wurde wie das der anderen: die Themsemündung, die Downs, der Schiffahrtsweg nach Norden an der englischen Ostküste und nach Westen die Dover-Straße.

Unternehmungen nach der Themse.

Skizze Nr. 5.

„UC 11", Oblt. z. S. Schmidt, 6.—9. 6.

Am 8. 6. abends 11.37—11.42 Uhr 12 Minen zwischen Sunk Feuerschiff und Shipwash Süd-Boje, getaucht fahrend, geworfen. Sperre 2 der Skizze[1]).

Die Wirkung der Sperren wurde häufig durch aufgefangene englische Funksprüche, welche die Schiffahrt warnten und Minensuchfahrzeuge herbeiriefen, bei der U-Flottille Flandern sofort bekannt. Ergänzungen erhielten solche Funksprüche aus Zeitungen und aus neutralen Schiffahrtskreisen. Die wenigen dann noch gebliebenen Ungewißheiten sind, soweit möglich, nach dem Kriege durch Nachrichtenaustausch mit der Admiralität in London und dem französischen Marineministerium aufgeklärt worden, so daß ein fast vollständiges Bild von den Minenerfolgen der C-Boote entstanden ist.

Auf der von „UC 11" am 8. 6. gelegten Sperre sind am 9. 6. die englischen Dampfer „Lady Salisbury", 1446 T, und „Erna Boldt", 1731 T, gesunken; ferner am 10. 6. die englischen Torpedoboote „Nr. 10", 245 t, und „Nr. 12", 263 t; schließlich am 15. 6. der englische Bewachungsdampfer „Argyll", 280 T.

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner, 28.—30. 6.

30. 6. morgens 4.17—4.30 Uhr 12 Minen ↓ nordwestlich von Kentish Knock Feuerschiff. Sperre 3.

Aufgelaufen am 30. 6. der englische Zerstörer „Lightning"; Vorschiff gesunken, Hinterschiff eingeschleppt.

„UC 3", Kaptl. Weisbach, 3.—5. 7.

5. 7. morgens 4.20—4.26 Uhr 12 Minen ↓ bei Long-Sand Feuerschiff. Sperre 4.

---

gängig, die Tiefeneinstellung mußte vor dem Anbordgeben im Hafen vorgenommen werden und die Minen durften nur auf der berechneten Wassertiefe geworfen werden.

Bezüglich der sonstigen Konstruktionseigenschaften wird verwiesen auf Band 1, S. 166/169.

[1]) Die Nummernbezeichnung der Sperren ist in den Minenskizzen Nr. 5—9 durchlaufend, in der Reihenfolge der Tage, an denen die Sperren gelegt sind.

Darauf gesunken: am 6. 7. der norwegische Dampfer „Peik", 1168 T; am 20. 7. die bewaffnete englische Yacht „Rhiannon", 137 T, und am 21. 7. der bewaffnete englische Bewachungsdampfer „Briton", 196 T.

„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen, 2.—3. 8.

3. 8. morgens 5.33—5.35 Uhr 4 Minen ↓ östlich des Kentish Knock Feuerschiffs und danach vormittags 8.36—8.46 Uhr 8 Minen ↓ am Nordausgang des Knock Deep. Sperren 11 und 12.

Auf der letzteren sank am 6. 8. der englische Bewachungsdampfer „Leandros", 276 T.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 4.—6. 8.

5. 8. morgens 6.00—6.40 Uhr westlich Sunk Feuerschiff 12 Minen in unregelmäßigen Zwischenräumen ↓ gelegt. Sperre 13.

Auf dem Rückmarsch am 5. geriet das Boot zwischen Long-Sand Feuerschiff und Inner Gabbard, unter Wasser fahrend, in ein Netz in Nähe einer Bewachungslinie von 8 bis 9 Fischdampfern. „UC 6" ist jedoch, ohne auftauchen zu müssen, bald wieder freigekommen.

Auf der Sperre sank am 16. 8. der englische Bewachungsdampfer „Japan", 205 T.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger, 21.—23. 8.

22. 8. nachmittags 5.57—6.06 Uhr 12 Minen ↓ südlich Galloper Feuerschiff gelegt. Sperre 22.

Kurz vor dem Minenlegen hatte das Boot in Nähe des Galloper Feuerschiffs folgendes Erlebnis:

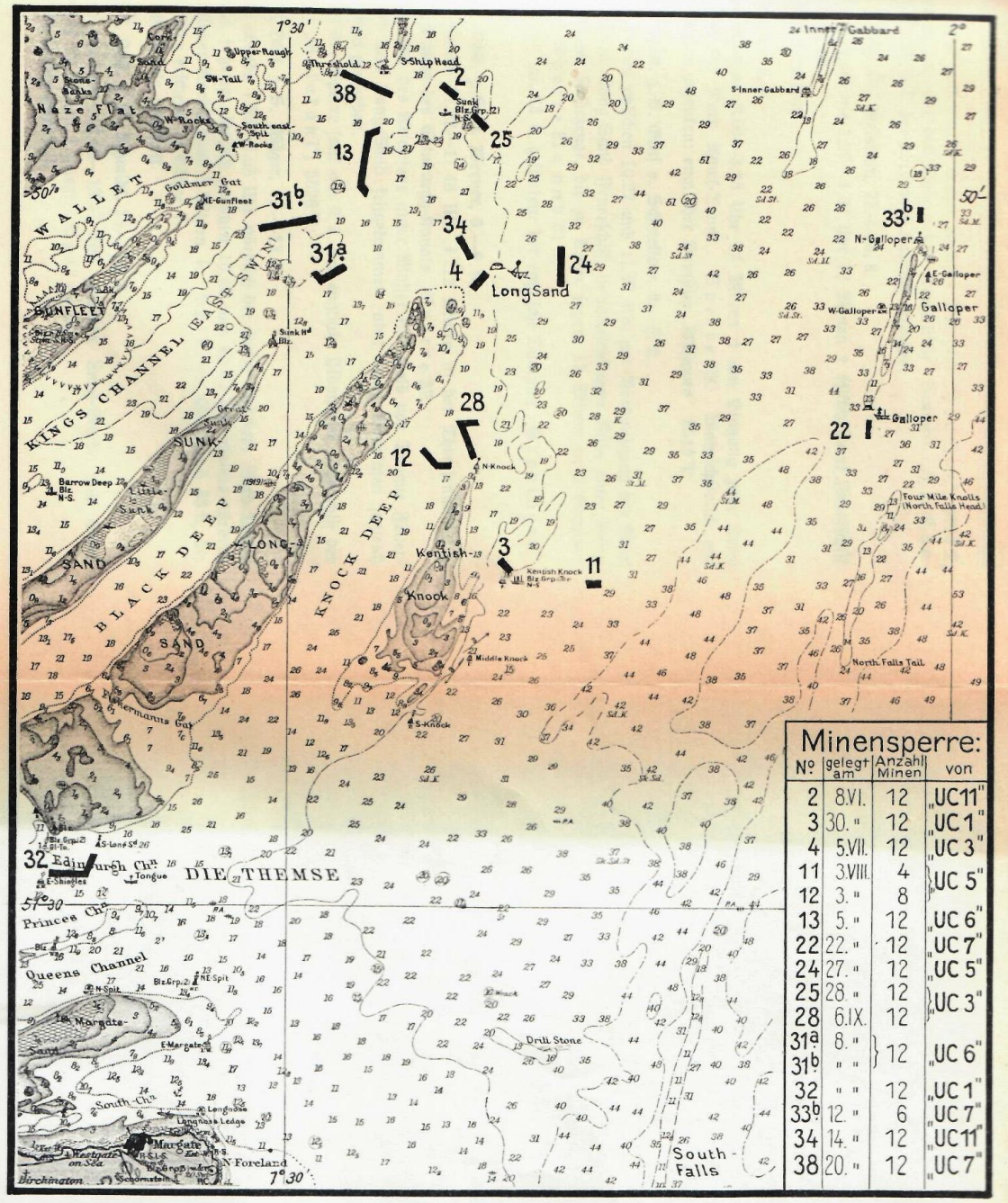
„Während Unterwasserfahrt wird eine Detonation gehört, zugleich wird das Boot stark vorlastig. Im Maschinenraum wird wahrgenommen, daß sich etwas über das Boot gestreift hat. Boot gehorcht nicht mehr dem Seitenruder. Nochmalige starke Detonation in unmittelbarer Nähe. Auf den Grund gelegt. Das Boot wird auf dem Grunde schnell um etwa 150° herumgedreht. Eine dritte schwächere Detonation wird dann noch gehört. Beim Umschauhalten rundherum Fischdampfer und ein Zerstörer."

Auf die Sperre 22 lief am 5. 10. der französische Bewachungsdampfer „Alose", 214 T.

„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen, 26.—27. 8.

27. 8. morgens 3.13—3.24 Uhr 12 Minen 1 sm östlich von Long-Sand Feuerschiff ↑ gelegt. Sperre 24.

Deutsche U-Bootsminensperren vor der Themsemündung.
Juni bis September 1915.



Minensperre:

No.	gelegt am	Anzahl Minen	von
2	8.VI.	12	„UC 11"
3	30. "	12	„UC 1"
4	5.VII.	12	„UC 3"
11	3.VIII.	4	„UC 5"
12	3. "	8	
13	5. "	12	„UC 6"
22	22. "	12	„UC 7"
24	27. "	12	„UC 5"
25	28. "	12	„UC 3"
28	6.IX.	12	
31a	8. "	12	„UC 6"
31b	" "		
32	" "	12	„UC 1"
33b	12. "	6	„UC 7"
34	14. "	12	„UC 11"
38	20. "	12	„UC 7"

= 6m Tiefengrenze
= 10m " "
= 20m Tiefengrenze
= 40m " "

Seemeilen:
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10sm

Darauf sank am 30. 8. der englische Dampfer „Honiton", 4914 T; außerdem lief auf die Sperre der französische Dampfer „St. Chamond", 2866 T, der aber noch Harwich erreichte.

„UC 3", Kaptlt. Weisbach, 27.—28. 8.

28. 8. morgens 1.27—1.34 Uhr 12 Minen ↑ östlich Sunk Feuerschiff. Sperre 25.

Kein Ergebnis.

„UC 3", 5.—6. 9.

6. morgens 3.09—3.25 Uhr 12 Minen ↑ am Eingang zum Knock Deep bei der Nord Knock-Tonne. Sperre 28. Wahrscheinlich auf dieser Sperre gesunken: englischer Dampfer „Ashmore", 2519 T.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 8.—9. 9.

8. abends zwischen 10.27 und 11.27 Uhr am Nordausgang des Black Deep westlich Long-Sand Feuerschiff, in unmittelbarer Nähe einer Reihe abgeblendeter Fahrzeuge, die zu Anker lagen, 12 Minen in 2 Gruppen ↓ gelegt. Sperre 31 a und 31 b.

Darauf am 23. 9. gesunken: der englische Dampfer „Groningen", 988 T.

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner, 8.—9. 9.

8. abends 11.22—11.48 Uhr ↓ 12 Minen in der Themsemündung, am Ostausgang des Edinburgh-Kanals. Sperre 32.

Während des Ablaufens unter Wasser innerhalb von Tongue Feuerschiff auf dem Long-Sand festgekommen, aber durch Ausblasen sogleich wieder flott geworden.

Auf der Sperre sank am 9. 9. der englische Öldampfer, Hilfsschiff der Marine, „Balakani", 3696 T.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger, 12.—13. 9.

12. abends 7.53—7.55 Uhr nördlich der Outer Gabbard Nord-Tonne 6 Minen ↑ gelegt, danach zwischen 10.40 und 10.50 Uhr abends nördlich der Galloper Nord-Tonne 6 Minen ↓. Sperren 33 a und 33 b; die Sperre 33 a erscheint in Skizze 7.

Kein Erfolg ermittelt.

„UC 11", Oblt. z. S. Schmidt, 13.—14. 9.

14. morgens 12.42—12.47 Uhr zwischen Long-Sand- und Sunk Feuerschiff 12 Minen ↑ gelegt. Sperre 34.

Kein Erfolg ermittelt.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger, 19.—20. 9.

20. morgens 2.20—2.30 Uhr westlich Sunk Feuerschiff, südlich der Shipway Süd-Boje 12 Minen ↓ gelegt. Sperre 38.

Auf diesen Minen sanken: am 22. 9. der holländische Dampfer „Koningin Emma", 9181 T, am 26. 9. der englische Lotsenkutter „Vigilant" und am 6. 10. der holländische Dampfer „Texelstroom", 1601 T.

Vor und in den Downs.

Skizze Nr. 6.

„UC 11", Oblt. z. S. Schmidt, 29. 5.—1. 6.

Die erste Minenunternehmung der U-Flottille Flandern.

31. 5. abends 10.32—10.36 Uhr am Südeingang der Downs, südwestlich des South Goodwin Feuerschiffs, 12 Minen ↓ gelegt. Sperre 1.

Am 1. 6. morgens lief der englische Zerstörer „Mohawk" auf diese Sperre, konnte aber noch nach Dover eingeschleppt werden.

Am **13. 6.** lief „UC 11" wieder von Zeebrügge aus, um eine Sperre am Nordausgang der Downs zu legen. Bei Windstärke 9—10 war das Boot jedoch in dem flachen Wasser von 12—15 m nicht auf Tiefe zu halten und mußte umkehren. Ein neuer Anlauf am **16. 6.** kam infolge eines Maschinenschadens des Boots nicht zur Durchführung.

„UC 11", 9.—10. 7.

9. 7. abends 11.32—11.40 Uhr nordöstlich von South Goodwin Feuerschiff 12 Minen geworfen; die ersten 7 Minen in Unterwasserfahrt; bei der 5. Mine war das Boot auf 14 m festgekommen, beim Fallenlassen der 7. Mine stieß es auf 11 m; darauf ausgeblasen und die letzten 5 Minen über Wasser geworfen, in Sicht des Feuerschiffs. Nebel hatte das Navigieren erschwert. Sperre 5.

Kein Ergebnis.

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner, 26.—27. 7.

Aufgabe: Die Downs durch Minen verseuchen, möglichst dicht nördlich Gull Feuerschiff.

In der Nacht vom 26. zum 27. kurz nach Mitternacht begann „UC 1", auf Sehrohrtiefe fahrend, von North Goodwin Feuerschiff aus, bei guter Sichtigkeit zwar, aber doch in nächtlichem Dunkel, nach Süden in die

Downs hinein vorzustoßen, auf Gull Feuerschiff zu. 4 Stunden lang, hin und zurück, hatte sich das getauchte Boot in dem durch Schiffsverkehr und Bewacher unsicheren Fahrwasser nur nach der Sehrohrbeobachtung zu bewegen. Von 2.55—3.15 Uhr morgens wurden bei Gull Feuerschiff 12 Minen gelegt. Sperre 9.

Eine Wirkung hat diese seemännisch beachtenswerte Leistung jedoch nicht erzielt. Nach abgehörtem englischen Funkspruch haben Minensucher die Sperre bald entdeckt.

„UC 1", 30.—31. 7.

31. morgens 4.02—4.23 Uhr wieder am Nordausgang der Downs nördlich der 4 Tage vorher gelegten Sperre, zwischen North Goodwin Feuerschiff und der 10 m-Linie rechtweisend westlich davon, die Sperre 10, 12 Minien ↓, geworfen.

Auf diese lief sogleich am 31. 7. der englische Dampfer „Galicia", 5922 T, wurde aber noch auf Strand gesetzt.

„UC 1", 4.—6. 8.

Zum dritten Male Nordausgang der Downs.

4. vormittags von Zeebrügge ausgelaufen. Am 5. morgens bei den South Falls kommt ein treibendes U-Bootsnetz in Sicht; es wird zum Teil an Bord genommen, um die Einrichtung kennenzulernen, der Rest wird versenkt.

5. abends 11.19—11.30 Uhr östlich der Elbow-Boje 12 Minen ↓ gelegt. Sperre 14.

15 Minuten nach dem Fallen der letzten Mine erhält das Boot, auf 12 m steuernd, einen kräftigen Stoß gegen den Turm. Da merkliche Beschädigungen nicht eingetreten sind, wird der Unterwassermarsch zunächst fortgesetzt, bis freies Wasser erreicht ist. Beim Auftauchen zeigt sich an den Beschädigungen der Stützen des Netzabweisers, daß das U-Boot mit dem Schiffsboden eines Dampfers in Berührung gekommen ist.

Auf Sperre 14 ist am 8. 8. der englische Bewachungsdampfer „Ben Ardna", 187 T, gesunken.

„UC 1", 13.—14. 8.

4. Unternehmung von „UC 1" nach den Downs.

13. abends 10.58—11.18 Uhr nordwestlich der Elbow-Boje 12 Minen ↓ gelegt. Sperre 17.

Der englische Dampfer „Highland Corrie", 7583 T, lief am 14. 8. dort auf, erreichte aber noch den Hafen.

„UC 1", 24.—25. 8.

5. Unternehmung des bewährten Boots in das gleiche Gebiet.

24. 8. abends bei Vollmond von North Goodwin Feuerschiff aus ↓ in den Gull Stream eingesteuert. Kurz nach Mitternacht, 12.10—12.25 Uhr am 25. auf halbem Wege zwischen dem Feuerschiff und der früheren Sperre 9 ↓ die 12 Minen gelegt. Sperre 23.

Kein Erfolg festgestellt.

Nicht mehr als 31 Tage, vom 26. 7. bis 25. 8., hat Oblt. z. S. v. Werner gebraucht, um die Minenladung von „UC 1" 5mal unter schwierigsten navigatorischen Bedingungen auf jene Hauptstraße der feindlichen Seezufuhr zu bringen.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 14.—16. 9.

Aufgabe: Minenlegen am Südeingang der Downs.

Da der Kommandant in der Umgegend von South Goodwin mit dem Ausliegen von U-Bootsnetzen rechnete, beschloß er, bei Tageslicht an dieser Stelle einzutreffen, um vor dem weiteren Ansteuern der Downs die Dampferkurse zu beobachten, aus denen Schlüsse gezogen werden konnten, welche Wege netzfrei waren. Am 15. 9. bei Hellwerden stand das Boot vor der Mitte des Ostrandes der Goodwin-Bank und steuerte dann an der Kante des Sandes, die durch Brandung deutlich kenntlich war, unter Wasser nach Süden bis an das Südende der Bank. Hierauf zwischen Feuerschiff und dem Ausläufer des Goodwin-Sandes auf 15 m hindurchgesteuert. Dabei vorübergehend festgekommen; dieses unfreiwillige Bestimmen der Wassertiefe erbrachte die unumgänglich nötige genaue Schiffsortbestimmung. Voraus die englische Küste. Dicht unter Land starker Dampferverkehr nach und von den Downs; zeitweise 8 Dampfer hintereinander gezählt.

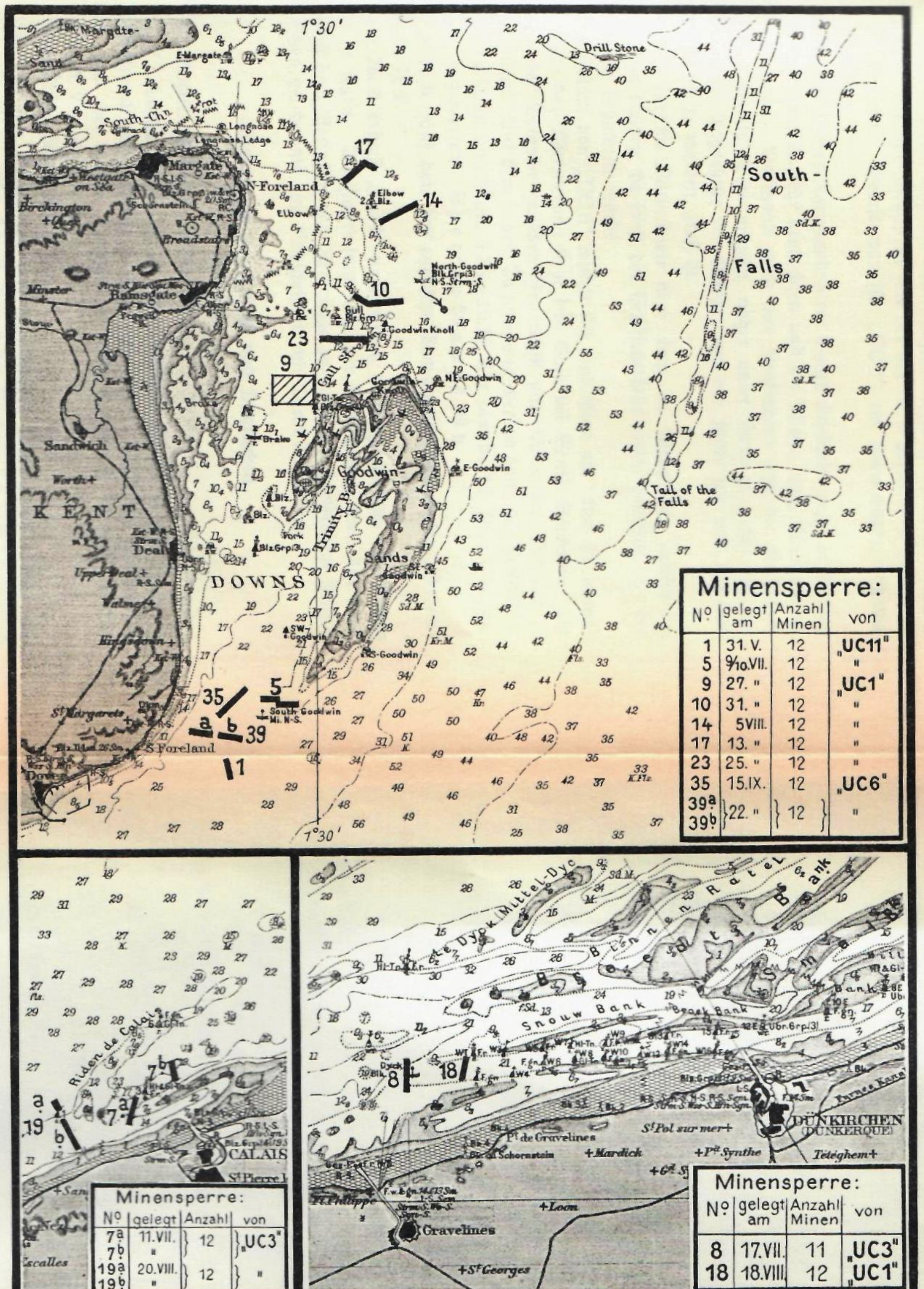
2.40—2.51 nachmittags am 15. im Dampferweg 12 Minen ↓ geworfen. Sperre 35.

Auf diesen Minen sind gesunken: am 16. 9. der englische Dampfer „Africa", 1038 T, — sofort durch englischen Funkspruch bekanntgeworden —, und am 18. 9. der englische Bewachungsdampfer „Lydian", 244 T. Ferner sind aufgelaufen, aber noch auf Strand gesetzt am 18. 9.: die englischen Dampfer „San Zeferino", 6430 T, und „Nigretia", 3187 T.

„UC 6", 21.—23. 9.

Aufgabe: Nochmals Minen legen im Südeingang der Downs. Ein englischer Funkspruch war als Schiffahrtsnachricht abgegeben worden des

Deutsche U-Bootsminensperren vor und in den Downs und vor Calais und Dünkirchen.
Mai bis September 1915.



Minensperre:

Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von
1	31. V.	12	„UC11"
5	9/10.VII.	12	"
9	27. "	12	„UC1"
10	31. "	12	"
14	5VIII.	12	"
17	13. "	12	"
23	25. "	12	"
35	15.IX.	12	„UC6"
39a, 39b	22. "	12	"

Minensperre:

Nº	gelegt	Anzahl	von
7a, 7b	11.VII., "	12	„UC3"
19a, 19b	20.VIII., "	12	"

Minensperre:

Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von
8	17.VII.	11	„UC3"
18	18.VIII.	12	„UC1"

= 6m Tiefengrenze
= 10 " " "
= 20m Tiefengrenze
= 40 " " "

Seemeilen: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10sm

Inhalts, daß für Handelsschiffe eine Durchfahrtlücke bestände zwischen South Goodwin Feuerschiff und einem westnordwestlich davon verankerten Fischdampfer, der eine Wrackstelle (die des am 16. 9. gesunkenen Dampfers „Africa") bezeichne. Damit war für „UC 6" ein brauchbarer Anhaltspunkt geschaffen.

Absicht des U-Bootskommandanten: South Goodwin noch vor Dunkelheit erreichen, den Verkehr beobachten und die Minen nach Einbruch der Dunkelheit legen. Vollmond wird das Beobachten und die Peilungen erleichtern. Nachts ist es möglich, näher unter Land zu gehen als bei Tage, weil bei Tageshelle die Gefahr, von der Küste her und auf dem Wasser entdeckt zu werden, groß ist.

Gerade für die Minenboote aber kam es darauf an, vollständig ungesehen zu bleiben, da sonst der Schiffsverkehr sofort gestoppt und mit Minensuchen begonnen wurde.

Der Anlauf von „UC 6" wickelt sich nach Plan ab. Am 22. abends vor Beginn der Dämmerung steht das Boot bei South Goodwin. Die Kurslinie der Dampfer zwischen Feuerschiff und Wrack der „Africa" ist gut erkennbar. Auf dem neuen Dampferweg werden dann bei Dunkelheit, durch Mondschein unterstützt, 9.58—10.18 Uhr abends 12 Minen in zwei Gruppen ↓ geworfen. Sperren 39 a und 39 b.

Am 24. 9. sank dort der englische Bewachungsfischdampfer „Great Heart", 78 T.

Am **26. 9.** erhielt **„UC 1"** noch einmal Auftrag, nördlich der Downs Minen zu legen. Die Fahrt kam nicht zur Ausführung, weil das Boot kurz nach dem Verlassen von Zeebrügge zweimal von feindlichem Flieger angegriffen wurde und eine Undichtigkeit am Turm davontrug.

Minenlegen vor Calais und Dünkirchen.

Skizze Nr. 6.

„UC 3", Kaptlt. Weisbach, 11.—12. 7.

11. 7. abends 10.54—10.57 Uhr zwischen Calais Ansteglungstonne und der 10 m-Linie 6 Minen ↑ gelegt und 11.14—11.17 Uhr zwischen der grünen und der roten Leuchttonne vor Calais 6 weitere Minen. Sperren 7 a und 7 b.

Kein Erfolg festgestellt.

Die nach dem Kriege von dem französischen Marineministerium mitgeteilten Einzelheiten über das Auffinden der Sperren 7 a und 7 b besagen folgendes:

„Am 12. Juli um 5 Uhr morgens vor Calais versenkte ein französisches Minensuchfahrzeug eine verankerte deutsche Mine, die an der Oberfläche stand, durch Gewehrschüsse. Darauf wurde an dieser Stelle sofort mit Minensuchen begonnen, und 10 Minen wurden in der Zeit vom 12. bis 19. Juli geräumt. Eine weitere (die 12.) Mine wurde von einem belgischen Fischerfahrzeug, welches trotz Verbots dort fischte, im Netz gehoben; beim Bergen der Mine explodierte sie und die ganze Besatzung des Fischerfahrzeugs wurde getötet.

Die nähere Untersuchung ergab, daß diese Minen in der Nacht vom 11. zum 12. Juli gelegt worden waren. Verschiedene Umstände, wie die geringe Zahl der Minen, ihr verhältnismäßig großer Abstand und die untersuchte Konstruktion der Mine, deuteten darauf hin, daß hier zum erstenmal Minen von einem feindlichen U-Boot gelegt worden waren.

Wichtige Maßnahmen wurden umgehend ergriffen: Eine neue Schneideeinrichtung des französischen Minensuchgeräts wurde eingeführt, die dem Durchmesser des Ankertaus der deutschen U-Bootsminen entsprach, sowie die Indienststellung weiterer großer und schneller Minensuchfahrzeuge."

„UC 3", 16.—17. 7.

17. 7. morgens 5.00—5.08 Uhr vor der Einfahrt von Dünkirchen 11 Minen ↓ gelegt. Kurz nach dem Fallen der 11. Mine berührte das Boot auf 10,5 m den Grund. Die 12. Mine wurde deshalb nicht mehr gelegt. Sperre 8.

Kein Ergebnis.

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner, 18.—19. 8.

18. 8. abends 10.58—11.08 Uhr am Westausgang der durch Fahrwasserbojen bezeichneten Ansteuerung von Dünkirchen 12 Minen ↑ geworfen. Sperre 18.

Kein Ergebnis.

„UC 3", Kaptlt. Weisbach, 19.—20. 8.

20. 8. morgens 6.08—6.35 Uhr westlich von Calais auf dem Ansteuerungskurs des Hafens 12 Minen in 2 Gruppen ↓ gelegt. Sperren 19 a und 19 b.

Kein Ergebnis. Die Sperren sind alsbald von französischen Minensuchern gefunden worden.

Minenlegen vor Orfordneß.

Skizze Nr. 7.

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner, 10.—12. 7.

11. 7. morgens 4.31—4.57 Uhr östlich und westlich des Shipwash Feuerschiffes je 6 Minen ↓ gelegt. Sperren 6a und 6b.

Auf den Sperren sind gesunken: am 14. 7. der norwegische Dampfer „Rym", 1074 T, am 15. 7. der englische Bewachungsdampfer „Agamemnon", 225 T, am 30. 7. der belgische Dampfer „Prince Albert", 1820 T.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 11.—13. 8.

13. 8. morgens 3.34—4.15 Uhr südlich der Aldborough Napes 12 Minen ↑ geworfen, in 2 Gruppen, entsprechend der Beobachtung des Dampferverkehrs. Sperren 15a und 15b.

Auf den Sperren sanken: am 14. 8. der englische Bewachungsdampfer „Worsley", 309 T, am 25. 8. der schwedische Dampfer „Disa", 788 T, am 20. 9. der englische Dampfer „Horden", 1434 T.

„UC 6", 27.—28. 8.

28. 8. morgens 3.02—3.14 Uhr westlich der Aldborough Napes Nord-Tonne 12 Minen ↑ gelegt. Sperre 26.

Aufgelaufen und gesunken am 28. 8. der englische Bewachungsdampfer „Dane", 265 T.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger, 29.—31. 8.

30. 8. morgens 4.00—4.12 Uhr am Nordausgang des Shipway 12 Minen ↓ gelegt. Sperre 27.

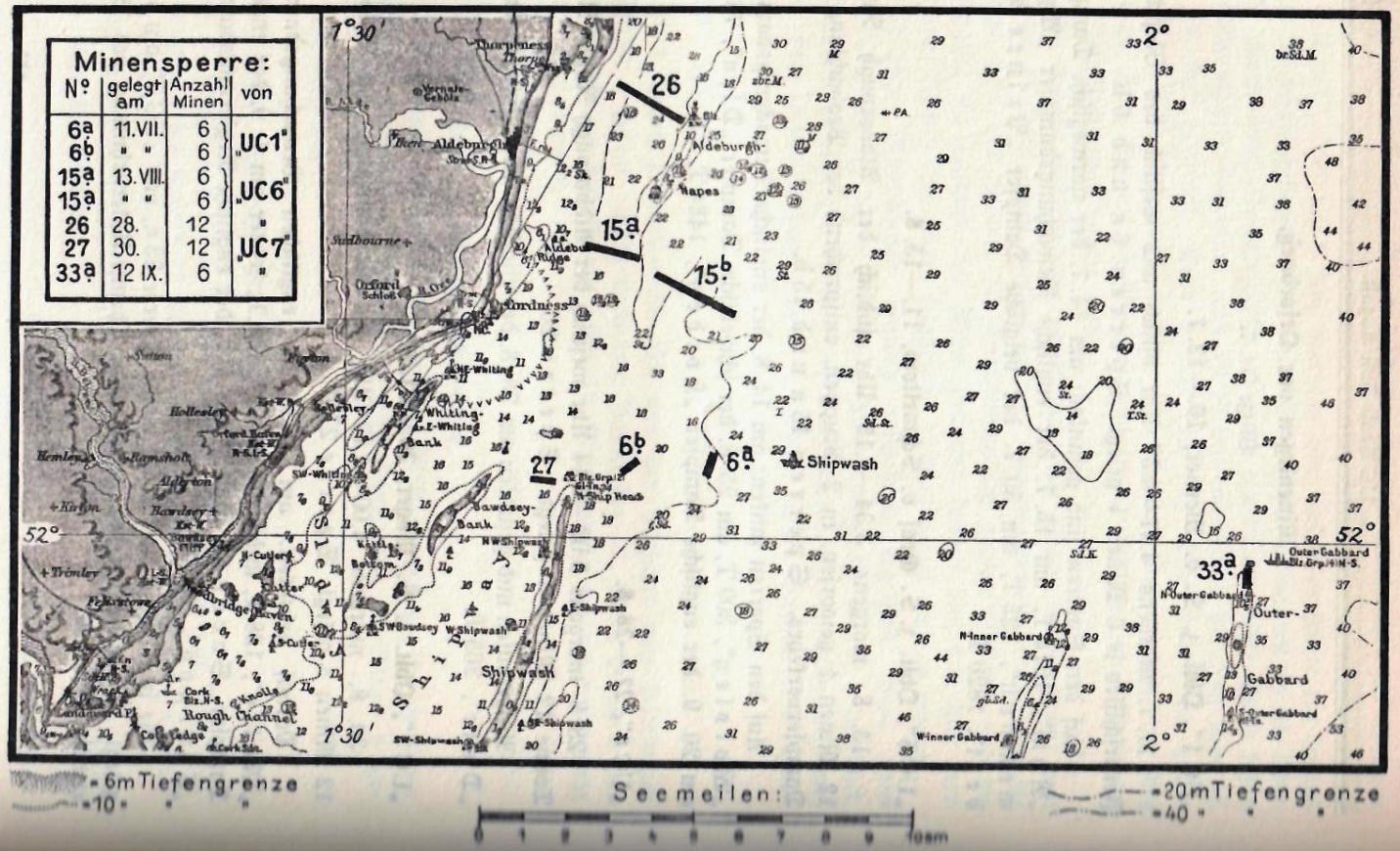
Darauf gesunken: am 1. 9. die englischen Bewachungsdampfer „Malta", 138 T, und „Nadine", 150 T; ferner am 1. 9. der englische Dampfer „Savona", 1180 T; am 3. 9. der englische Regierungsdampfer „Thurston", 2470 T.

Die in Skizze 7 noch erscheinende Sperre 33a, von „UC 7" am 12. 9. gelegt, ist bereits bei der betreffenden Themse-Unternehmung des Boots erwähnt worden.

Skizze Nr. 7.

Deutsche U-Bootsminensperren bei Orfordneß.

Juli bis September 1915.



Minenlegen bei Loweſtoft und Yarmouth.

Skizze Nr. 8.

Der Verluſt von „UC 2“, Oblt. z. S. Mey, am 2. 7. 15.

Am 29. 6. verließ „UC 2“ Zeebrügge zu ſeiner erſten Minenunternehmung nach dem Stanford Channel, bei Loweſtoft. Von dieſer Fahrt iſt das Boot nicht zurückgekehrt.

Die nach dem Kriege zur Verfügung geſtellte amtliche engliſche Mitteilung gibt folgende Darſtellung von dem Verluſt: „Am 2. Juli 1915 ſtieß der engliſche Dampfer »Cottingham« vor Loweſtoft im Stanford Channel auf einen unbekannten Gegenſtand unter Waſſer. Der Dampfer machte davon Meldung; die Stelle wurde von engliſchen Minenſuchern ſofort abgeſucht und ein Hindernis wurde von den Leinen der Minenſucher unter Waſſer feſtgeſtellt. Um 9.40 Uhr abends trat eine ſtarke Unterwaſſerdetonation ein. Danach wurden Taucher an der Stelle heruntergeſchickt — etwa 15 m Waſſertiefe —, und die Taucher fanden ein deutſches UC-Boot, von dem ſie die Minenſchächte unterſuchten. Nach Meldung der Taucher ſoll die Exploſion am Hinterſchiff des U-Boots geweſen ſein.“

Nach dieſen Angaben iſt zu mutmaßen, daß „UC 2“, während mit Leinen nach ihm geſucht wurde, gerade im Begriffe war, die Sperre zu legen und daß eine bereits aus ihrem Schacht gefallene Mine durch einen techniſchen Verſager unter dem Hinterſchiff detonierte. Der Stoß des Dampfers, wenn er überhaupt mit „UC 2“ in Zuſammenhang ſtand, muß geraume Zeit vorher erfolgt ſein und hat vielleicht dem Boot keinen weſentlichen Schaden zugefügt. Deutſche Minen, auf die etwa „UC 2“ geraten ſein könnte, haben am 2. 7. dort noch nicht gelegen.

Überlebende ſind nicht geblieben.

„UC 5“ Oblt. z. S. Puſtkuchen, 11.—13. 8.

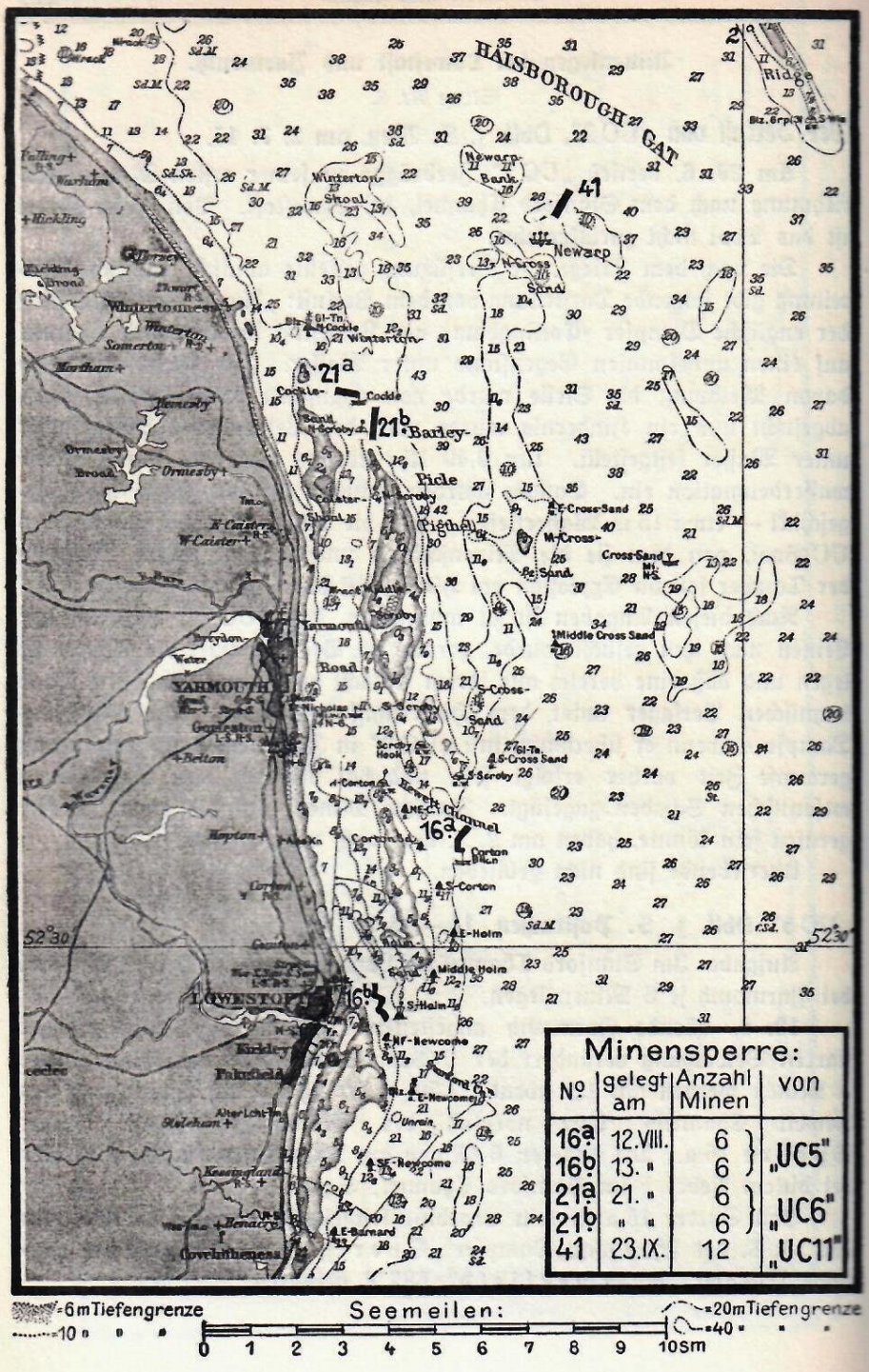
Aufgabe: Im Stanford Channel bei Loweſtoft und im Hewett Channel bei Yarmouth je 6 Minen legen.

12. 8. abends Yarmouth angeſteuert. Infolge der angetroffenen ſtarken Bewachung verändert der U-Bootskommandant den Plan etwas. 6 Minen werden am 12. abends 7.50—8.00 Uhr ↓ am Oſtausgang des Hewett Channels, hart nördlich des Corton Feuerſchiffs gelegt; Sperre 16 a. Die anderen 6 Minen am 13. morgens 5.32—5.48 Uhr bei dickem Nebel ↑ im Stanford Channel; Sperre 16 b.

Von Sperre 16 a iſt kein Ergebnis feſtgeſtellt; auf Sperre 16 b ſind am 13. 8. der ſchwediſche Dampfer „Sverige“, 1638 T, und der engliſche Dampfer „Summerfield“, 687 T, geſunken.

Skizze Nr. 8.

Deutsche U-Bootsminensperren vor Yarmouth und Lowestoft.
August und September 1915.



„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 18.—22. 8.

21. 8. morgens 4.07—4.18 Uhr in Nähe des Cockle Feuerschiffs † 12 Minen in 2 Gruppen gelegt. Sperren 21 a und 21 b.

Darauf gesunken: am 29. 8. der englische Dampfer „Sir William Stephenson", 1540 T.

„UC 11", Oblt. z. S. Schmidt, 21.—24. 9.

23. 9. vormittags 8.15—8.20 Uhr und 12.30—12.33 Uhr nachmittags in der Umgebung des Newarp Feuerschiffs ↓ 12 Minen gelegt. Sperre 41.

Kein Ergebnis ermittelt.

Unternehmungen der UC-Boote durch die Dover-Straße.

Skizze Nr. 9.

Ende Juli beschloß der Chef der U-Flottille Flandern, mit den Minen-Booten auch den feindlichen Schiffsverkehr jenseits Dover-Calais anzugreifen und den von den B-Booten erforschten Weg durch die Dover-Enge von neuem einschlagen zu lassen.

„UC 3", Kaptlt. Weisbach, 24.—26. 7.

Aufgabe: Minen legen an der Westseite der Folkestone-Sperrlücke.

24. 7. nachmittags von Zeebrügge ausgelaufen.

Am 25. vormittags geriet „UC 3" an der Westkante des Anzeige-netzgebietes in Höhe von Gris Nez in ein Netz. Während des ganzen Tages versuchte der Kommandant unter Wasser fahrend mit und gegen den Strom sich aus dem Netz zu befreien, dessen Maschen und Enden durch das Sehrohr zu erkennen waren. In der Nähe des Boots hielten sich, wenn durch das Sehrohr ein Rundblick genommen wurde, stets Fisch-dampfer und Zerstörer. Bei Dunkelheit am 25. abends gelang es „UC 3", mitten in dem zwischen Dover und Calais angenommenen Netzgebiet, ungehindert durch die Bewachungsfahrzeuge, an die Oberfläche zu kommen, die Enden des Netzes zu schneiden und das Boot auf diese Weise zu befreien. Da aber die Schraube nicht ganz von dem Netzwerk zu lösen war, mußte die Unternehmung abgebrochen werden, ohne die Minen gelegt zu haben.

In seinem Bericht weist der Kommandant darauf hin, daß mitten in dem Netzgebiet, wohin das Boot durch die Stromversetzung unfreiwillig getrieben war, weder unter noch über Wasser Hindernisse angetroffen wurden.

„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen, 20.—22. 8.

Aufgabe: Minenlegen vor Boulogne, möglichst nahe den Anseglungstonnen.

Auf demselben Wege wie die UB-Boote Ende Juni und Anfang Juli steuert „UC 5" an der Südostgrenze des Anzeigenetzgebiets entlang.

Am 21. 8. „3 Uhr vormittags Gris Nez querab. Unter Land die von »UB 6« beobachtete Sperrlücke in Sicht, gekennzeichnet durch 2 Leuchtbojenpaare, die etwa 1 sm auseinanderliegen. Westlich der Tonnen liegt ein Sperrfahrzeug vor Anker."

Dem Sperrfahrzeug wird in der noch herrschenden Dunkelheit über Wasser ausgewichen und nordwestlich der Sperrlücke, immer noch aufgetaucht fahrend, über die dort vermutete Sperre weg gelaufen, ohne etwas von einem Hindernis zu merken. Erst in der Nähe von Boulogne geht „UC 5" um 5.10 Uhr Vm. unter Wasser zum Ansteuern der Hafenmole. 6.24—6.30 Uhr Vm. werden 12 Minen ↓ gelegt. Sperre 20.

Danach unter Wasser in Richtung Gris Nez, um mit dem Flutstrom die Enge nach Osten zu durchlaufen. Wegen der jetzt dauernd in Sicht befindlichen Bewachungsfahrzeuge kommt ein Auftauchen nicht in Frage. Hinsichtlich des Überwindens des vermeintlichen Netzes bei Gris Nez auf dem Rückweg stellt Oberleutnant Pustkuchen folgende Überlegungen an: Da die Sperre auf dem Hinmarsch am Morgen 1 Stunde nach Niedrigwasser überlaufen worden ist, muß sie jetzt bei Hochwasser — in der Annahme, daß das Netz an Bojenkörpern unter der Oberfläche hängt — so tief stehen, daß das getauchte U-Boot, auf 7,5 m steuernd, davon freikommen muß. Gegen 9 Uhr Vm. wird die fragliche Stelle von „UC 5" ohne Störung gekreuzt. Die weitere Strecke an Calais vorbei wird mit dem Strom unter Wasser schnell zurückgelegt, indem die Bojen, welche die südöstliche Grenze des Netzgebiets bezeichnen, hart an Backbord gelassen werden. Feindliche Bewachung macht sich auf dem Wasser nicht übermäßig bemerkbar, nur vor Calais selbst ist sie stärker.

Auf Sperre 20 ist am 21. 8. der englische Dampfer „William Dawson", 284 T, gesunken.

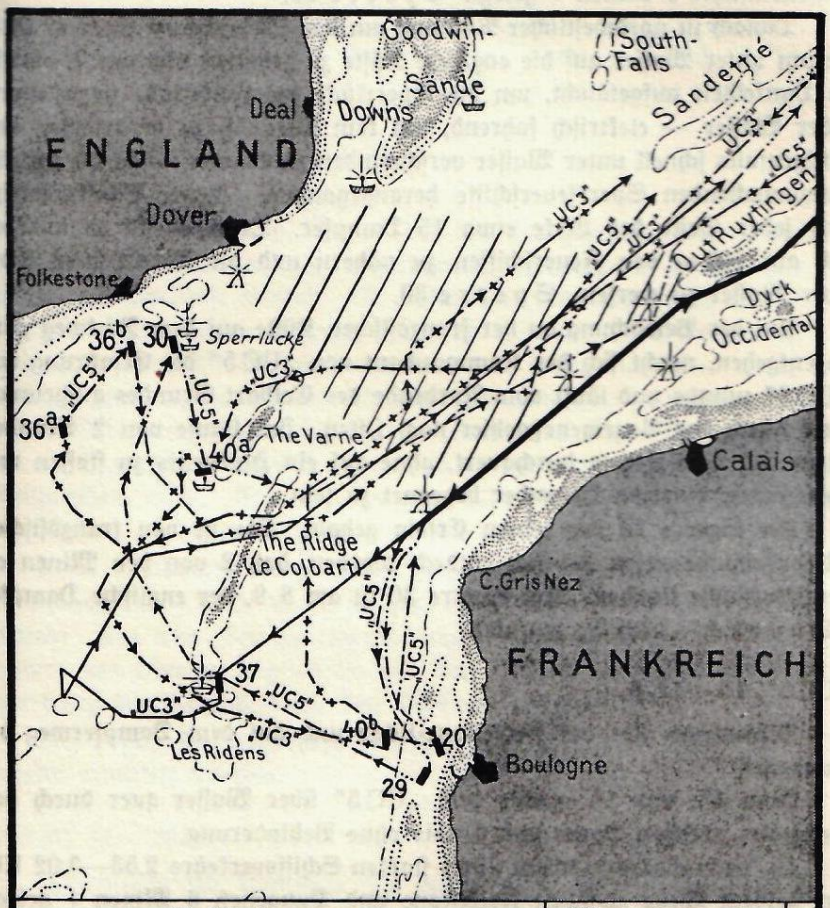
„UC 5", 6.—8. 9.

Minenlegen vor Boulogne und vor der Sperrlücke bei Folkestone.

Nachts vom 6. zum 7. 9. über Wasser an Calais vorbei. Am 7. früh vor Tageslicht die Netzgegend bei Gris Nez, ebenfalls noch über Wasser, nordwestlich der Sperrlücke ohne Störung durchquert.

Skizze Nr. 9.

Weg der Flandern-UC-Boote durch die Dover-Straße.
August bis September 1915.



Erläuterung:

/ / / / = Das vermutete Anzeigenetzgebiet

37 ▮ = Von den Flandern-UC-Booten gelegte Minensperren (s. nebenstehende Tabelle).

Weg von „UC5" (20.VIII.-22.VIII.)

" " " (6.IX. - 8.IX.)

" " " (15.IX. -17.IX.)

" " „UC3" (15.IX. -17.IX.)

" " " (24.IX. -26.IX.)

Minensperre:

Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von
20	21.VIII	12	„UC5"
29	7.IX.	6	"
30	7.IX.	6	"
36a	16.IX.	6	"
36b	16.IX.	6	"
37	16.IX.	12	„UC3"
40a	25.IX.	6	"
40b	25.IX.	6	"

6m Tiefengrenze
10m " "
Seemeilen: 0 5 10 15 20 sm
20m Tiefengrenze

7. 9. morgens Boulogne angesteuert. 6.44—6.48 Uhr Vm. vor der Hafeneinfahrt 6 Minen ↓ gelegt. Sperre 29.

Danach in nordwestlicher Richtung um das Südende bei Colbart Bank herum unter Wasser auf die englische Küste zu gehalten und am 7. abends in Dunkelheit aufgetaucht, um die Sperrlücke bei Folkestone anzusteuern. Über Wasser — elektrisch fahrend, um kein Geräusch zu verursachen und nötigenfalls schnell unter Wasser verschwinden zu können — an die deutlich auszumachenden Sperrfeuerschiffe herangegangen. Reger Schiffsverkehr. Auf jeder Seite der Lücke etwa 15 Dampfer. Trotzdem ist es möglich, sich auf 700 m den Feuerschiffen zu nähern und die Minen vom Boot über Wasser zu werfen. Sperre 30.

Um der Bewachung an der französischen Küste auf dem Rückweg ganz zu entgehen, macht sich der Kommandant von „UC 5" die Erfahrung von „UC 3" zunutze und läuft vom Nordende des Colbart Grundes aufgetaucht quer durch das Anzeigenetzgebiet nach Osten. Im Laufe von 2 Stunden ist es mit dem Strom durchquert, ohne auf ein Hindernis zu stoßen und ohne einem einzigen Bewacher begegnet zu sein.

Die Sperre 29 hat keinen Erfolg gehabt. Sie ist von französischen Minensuchfahrzeugen dadurch entdeckt worden, daß 2 von den Minen an der Oberfläche standen. Auf Sperre 30 ist am 8. 9. der englische Dampfer „Monarch", 1122 T, gesunken.

„UC 5", 15.—17. 9.

Minenlegen vor der Folkestone-Lücke und auf dem Dampferweg bei Dungeneß.

Vom 15. zum 16. nachts geht „UC 5" über Wasser quer durch das Netzgebiet zwischen Dover und Calais ohne Behinderung.

16. nachmittags inmitten eines starken Schiffsverkehrs 2.53—3.02 Uhr auf halbem Wege zwischen Folkestone und Dungeneß 6 Minen ↓ gelegt. Sperre 36 a.

Danach 3.43—3.52 Uhr westlich der Folkestone-Sperrlücke die anderen 6 Minen ↓. Sperre 36 b.

Rückmarsch in der Nacht vom 16. zum 17. ungestört quer durch das Netzgebiet.

In seinem Bericht betont der Kommandant von „UC 5", er hielte den geraden Weg von der Ruytingen Bank mitten durch die Dover-Straße nach dem Colbart Grund für den günstigsten, da auf ihm nur eine Bewachungslinie zu durchbrechen ist, der man bei Dunkelheit über Wasser leicht ausweichen kann.

Die Sperre 36 a bei Dungeneß hat kein Ergebnis gehabt, auf Sperre 36 b ist am 19. 9. der schwedische Dampfer „Tord", 1313 T, und am 4. 10. der englische Dampfer „Enfield", 2124 T, aufgelaufen; beide konnten aber noch auf Strand gesetzt werden; am 10. 10. ist der englische Dampfer „Newcastle", 3403 T, auf der Sperre gesunken.

„UC 3", Kaptlt. Weisbach, 15.—17. 9.

Minenlegen vor Boulogne.

Nachts 15./16. über Wasser an der französischen Küste entlang. Einigen Torpedobooten und abgeblendeten Bewachern kann, ohne zu tauchen, ausgewichen werden. In Höhe Gris Nez, weiter ab von Land, kein Hindernis. Da es dauernd diesig ist, hält der Kommandant es für zweifelhaft, ob er die Einfahrt von Boulogne rechtzeitig finden wird, und beschließt deshalb, die Minen nicht dicht vor Boulogne zu werfen, sondern in der Nähe eines Feuerschiffes, das südlich des Colbart Grundes liegt und als Bezeichnung einer 2. Sperrlücke des vermeintlichen Colbart-Netzes angesprochen wird. Am 16. morgens 6.37—6.48 Uhr südöstlich dieses Feuerschiffes 12 Minen ↓ geworfen. Sperre 37.

Beim ↓-Ablaufen nach Westen ging „UC 3" über die Stelle, an der das gedachte Netz hätte liegen müssen, ohne jedoch etwas davon wahrzunehmen. Auf dem Grunde liegend, wurde bis zum Abend des 16. das Kentern des Stroms abgewartet und dann aufgetaucht die Dover-Straße quer durch das Netzgebiet mit dem Oststrom durchlaufen.

Ein Erfolg der außerhalb des Schiffahrtsweges gelegten Sperre 37 ist nicht ermittelt worden.

„UC 3", 24.—26. 9.

Minenlegen vor Boulogne und beim Varne Bank Feuerschiff.

Nachts vom 24. zum 25. 9. in der Mitte zwischen Dover und Calais über Wasser durch das Netzgebiet bis zur Varne Bank.

25. 9. morgens 3.43—3.48 Uhr nordwestlich des Varne Bank Feuerschiffs ↑ 6 Minen geworfen. Sperre 40 a.

Danach Boulogne angesteuert und am 25. abends 10.08—10.12 Uhr westlich der Hafeneinfahrt 6 Minen ↑ geworfen. Sperre 40 b.

Hierauf in der Nacht zum 26. Rückmarsch auf gleichem Kurse wie Hinmarsch. Im Netzgebiet wurden diesmal 3 abgeblendete Dampfer, begleitet von Zerstörern, mit Kurs von Dover nach Calais angetroffen, woraus gefolgert wurde, daß das sogenannte Netzgebiet auch von dem

feindlichen Schiffsverkehr nicht mehr gemieden, daß es vielmehr zur Transportverbindung zwischen Dover und Calais benutzt wurde.

Sperren 40 a und 40 b ohne Ergebnis.

In 3 Monaten sind von den 7 Minenbooten der U-Flottille Flandern 42 Fahrten ausgeführt worden, von denen fast jede als seemännische Leistung besonderer Art gewertet zu werden verdient. Sie sind um so erfolgreicher gewesen, nicht je gewagter sie erscheinen, sondern je besser es gelang, eine Stelle zu treffen, wo der feindliche Minensuchdienst noch nicht auf dem Posten war. Umgekehrt lassen die verschiedenen Ergebnisse Schlüsse auf Menge und Fertigkeit der von der Gegenseite aufgebotenen Minensuchstreitkräfte zu. So gestatten die wenigen als Ausschnitt wiedergegebenen Mitteilungen des Marineministeriums in Paris einen Einblick in den aufmerksamen Minensuchbetrieb vor Dünkirchen, Calais und Boulogne.

Soweit durch gründlichste Nachforschung hat festgestellt werden können, sind 17 feindliche und 6 neutrale Handelsschiffe auf den U-Bootsminen in diesem Zeitabschnitt gesunken, ferner 16 englische Fischdampfer, von denen 15 zu Bewachungs- oder Minenräumzwecken im Dienste der Admiralität standen, und 2 englische Torpedoboote. Auf die Minen gelaufen, aber nicht gesunken, sondern geborgen worden sind 5 feindliche Handelsdampfer und 2 englische Zerstörer.

Außer diesen berechenbaren und offenen Minenerfolgen ist als unsichtbare Wirkung der UC-Boote noch zu verzeichnen, daß seit ihrem Erscheinen die lebenswichtige Themseschiffahrt fortgesetzte Störungen erlitt, die feindliche Abwehr auf den bedrohten Seestraßen in erhöhtem Maße in Atem gehalten wurde und daß bei dem Gegner die Ansprüche an das seemännische Personal und das Schiffsmaterial für Wach- und Minensuchdienst wuchsen, welches anderen Kriegszwecken der Marine irgendwie entzogen werden mußte.

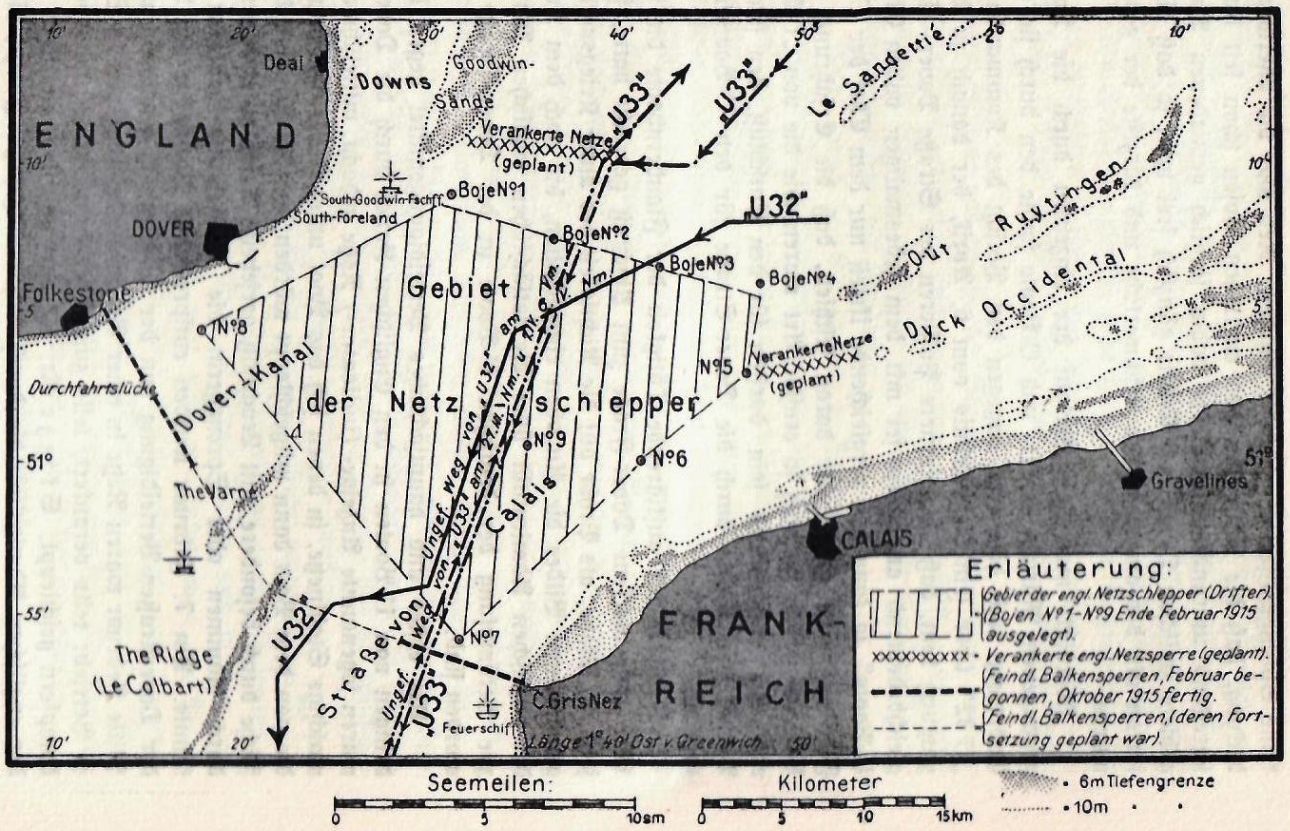
Eins der 7 UC-Boote ist, nicht durch feindliche Maßnahmen, verlorengegangen.

Bedeutsamen strategischen Einschlag hatten schließlich die 6 Fahrten von „UC 3“ und „UC 5“ durch die Dover-Straße, die sich planmäßig an die Unternehmungen von „UB 6“, „UB 2“, „UB 10“ und „UB 5“ von Ende Juni bis Anfang Juli anschlossen. 10mal wurde das als unsicher angesehene Gebiet ohne jeden Unfall durchquert; in dem einen Falle, als „UC 3“ in ein Anzeigenetz geriet, war fraglos eine Gefahrlage entstanden, die indes ohne Schaden vorüberging, da von der feindlichen Bewachung

Skizze Nr. 10.

Feindliche Netze in der Dover-Straße 1915.

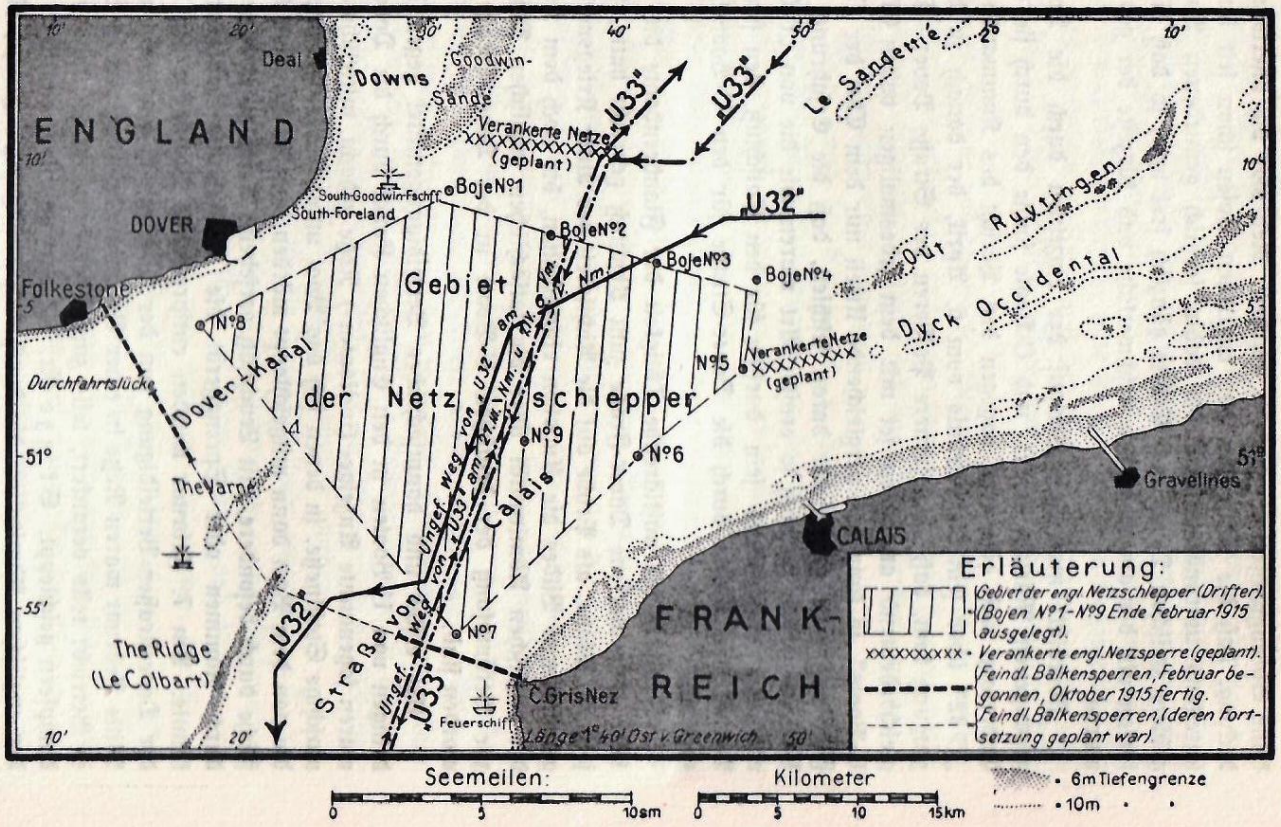
(Nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Kriege bekannt geworden sind.)
Kurse von „U 32“ und „U 33“ Ende März und Anfang April 1915.



Skizze Nr. 10.

Feindliche Netze in der Dover-Straße 1915.

(Nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Kriege bekannt geworden sind.)
Kurse von „U 32" und „U 33" Ende März und Anfang April 1915.



keine Sprengwaffen angewendet wurden. Neu war die unerwartete Entdeckung, daß die Mitte des von englischen Bojen schon seit langem abschreckend umrandeten und bis dahin sorglich gemiedenen Anzeigenetzgebiets zwischen Dover und Calais gänzlich frei war, so daß dieser Weg fortan als der am wenigsten beschwerliche und kürzeste der gebräuchliche wurde.

Überblickt man den Verlauf der einzelnen durch die Dover-Enge gegangenen Märsche der B- und C-Boote sowie den durch sie erreichten Enderfolg, und hält man dagegen den Bericht des Kommandanten von „U 32" über sein Netzerlebnis vom 6. April, der danach zu der Überzeugung kam, daß „das fernere Passieren der Straße Dover—Calais als gleichbedeutend anzusehen sei mit dem jedesmaligen vollen Einsatz des U-Boots", so kann das vergleichende Urteil nur dem Chef der U-Flottille Flandern recht geben, der daran festhielt, daß die Erfahrung einzelner U-Boote, wenn sie auch so ernster Art waren wie die von „U 32", nicht endgültig entscheidend sein durften für den Entschluß, den strategischen Vorteil des Weges durch die Dover-Straße für den U-Bootskrieg aufzugeben.

Nachdem die aufklärende Tätigkeit der Flandernboote die im April 1915 aufgeworfene Dover-Frage zum Abschluß gebracht hatte, scheint es jetzt am Platze, als Probe auf die Richtigkeit des unter Kriegsverhältnissen gewonnenen Bildes die Angaben einzuschalten, die nach dem Kriege von der englischen Admiralität über die tatsächlichen englischen Maßnahmen zur Bekämpfung der deutschen U-Boote in der Dover-Straße gemacht worden sind.

Als erstes und hauptsächliches Verteidigungsmittel gegen das Eindringen von U-Booten in den Englischen Kanal durch die Dover-Straße waren sogenannte Anzeige- (indicator-) Netze gedacht, mittelschwere, weitmaschige Stahlnetze, in denen sich das Boot unter Wasser verfangen sollte, die von dem Boot dann mitgeschleppt würden, um die Spur an der Oberfläche durch besondere, mit Leuchtsatz versehene Bojen zu erkennen, so daß durch Rammen oder Sprenggerät die Vernichtung vollendet werden könnte. Am 7. Februar wurden entsprechende Vorschläge des Admirals der Doverstraßen-Verteidigung von der Admiralität genehmigt und schon Mitte Februar waren Netze in einer Gesamtausdehnung von 16 Seemeilen in Betrieb: teils verankert, teils zum Treiben ausgelegt, teils von Fischdampfern geschleppt. Skizze Nr. 10 zeigt nach den amtlichen Angaben der englischen Admiralität die durch Bojen eingefaßte Fläche, die für die Schiffahrt gesperrt war.

Als Erfolg dieses Netzwerkes konnte von der feindlichen Bewachung am 4. März die Vernichtung von „U 8" gebucht werden. Später, am 6. April, wurde beobachtet, wie 2 Netzteile, die der Fischdampfer „Hyacinth" bewachte oder schleppte, durch ein U-Boot mitgerissen wurden, dessen Sehrohr zeitweise zu bemerken war. „Der Dampfer schoß eine Signalrakete, und der Zerstörer »Afridi« eilte herbei; aber die Anzeigeboje, die den Weg des getauchten U-Boots auf der Wasserfläche weisen sollte, versagte und das U-Boot entkam." Dies war der öfter erwähnte Fall „U 32".

Aber durch Stürme und den starken Strom in der Dover-Enge wurden die Netze wiederholt vertrieben, und wenn man auch zunächst unermüdlich an der Ergänzung arbeitete, so erwies sich doch, daß diese Art der Gegenwehr den Naturgewalten nicht standhielt.

Am 1. März sprach die Admiralität in London die Billigung eines weiteren Plans der Dover-Verteidigung aus, des Plans, das Anzeigenetzsystem zu ergänzen durch ein festes, starkes, an Flößen und schweren Bojen anzubringendes U-Bootsnetz quer über das ganze Fahrwasser von Folkestone bis Gris Nez. Bevor jedoch mit dem Auslegen begonnen wurde, tauchte im März die Anforderung des Dardanellenunternehmens auf, und das bereits für die Dover-Straße vorbereitete Netzmaterial wurde zum größten Teil nach dem Mittelmeer geschafft, so daß für die großzügig entworfene Folkestone-Sperre nur unzulängliche Mittel übrigblieben. Dennoch wurde in bescheidenem Umfange auf der Seite der englischen Küste im April mit dem Verankern der Stahlnetze begonnen. Handelsdampfer, in Unkenntnis des Vorgangs, zerstörten wieder Teile davon. Wieviel dann erneuert werden konnte und was tatsächlich zwischen April und September 1915 auslag, hat sich auch durch die Nachforschungen in London und Paris nicht genau ermitteln lassen. Erst im Oktober sind die Arbeiten wieder mit größeren Mitteln in Angriff genommen worden.

Nur die Bezeichnung der für die Handelsschiffahrt vorgesehenen Sperrlücken bei Folkestone und Gris Nez in der Gestalt von großen Fahrwasserbojen und Feuerschiffen waren schon an ihren Plätzen und blieben dort liegen. Sie täuschten etwas vor, was nicht vorhanden war, der Strom der Kauffahrteischiffe wurde durch diese Lücken gedrängt, und die englische Blockade hatte den Vorteil davon. Durch diese bald in aller Welt bekanntgewordene Maßnahme und durch abgehörte englische Funksprüche, in denen von den Sperrlücken die Rede war, erhielt sich das Gerücht von dem U-Bootsnetz und seiner gewaltigen Ausdehnung.

Die betreffenden Bojen müssen es auch gewesen sein, die von „UB 2", „UB 6" und „UC 5" gemeldet worden sind. Da die U-Bootskommandanten eine Sperr l ü c k e bei Gris Nez und ebenso bei Folkestone wirklich vor Augen gehabt hatten, konnten sie zunächst an dem Vorhandensein einer dazugehörigen Netzsperre kaum zweifeln. Die Fahrten der C-Boote belehrten aber schließlich eines Besseren: daß damals tatsächlich k e i n Hindernis im Wege lag. Desgleichen ist sicher, daß „U 33" sowohl wie „U 32" Ende März und Anfang April es nicht mit einem festen Netz bei Gris Nez zu tun hatten, sondern daß sie mit englischen Anzeigenetzen in dem beschriebenen Netzgebiet in Berührung gekommen waren. Die Kurse der beiden Boote sind in Skizze Nr. 10 eingetragen, dagegen konnten die Orte, an denen sie an die Netze gekommen sind, wegen der unsicheren ↓-Navigation der U-Boote im Strom nach ihren Wegekarten nicht zuverlässig festgestellt werden.

Was die englischen Angaben über den verhältnismäßig kurzen Bestand der Anzeigenetze betrifft, so bestätigen diese Angaben gleichfalls nur die Richtigkeit der Meldungen der Flandern-C-Boote vom August und September. Im April war auf feindlicher Seite noch alles darangesetzt worden, um die Netzverteidigung zu halten, so wie es von dem Dover-Kommando fest vorgenommen war. Nachdem Wetter und Strom ihre Übermacht bewiesen hatten, war im August und wohl schon weit früher auch von den Anzeigenetzen nicht viel mehr übrig als der abschreckende Schein der Gefahr.

15. Die Fortsetzung des Handelskriegs mit den U-Booten der Hochseeflotte im August und September in der Nordsee, den anschließenden nordischen Gewässern und an der englischen Ostküste.

Karte 7 und 8.

Durch den Abgang der 5 U-Boote nach dem Mittelmeer, durch die Zurückziehung von „U 9" und „U 10" aus der Nordseefront nach der Ostsee am 7. Juli und die erlittenen Verluste hatte sich der Bestand der U-Boote der Hochseeflotte inzwischen beträchtlich verringert. Außer den 8 im Kriegsgebiet gebliebenen Booten war noch „U 30" durch einen schweren Unfall, bei dem fast die ganze Besatzung ihr Leben einbüßte, für lange Zeit ausgefallen.

Am 22. Juni fand vor dem Aufbruch zu einer Unternehmung eine kriegsmäßige Druckprobe von „U 30" auf der Ems statt. Dabei trat in 30 m Tiefe ein verhängnisvoller Materialversager ein, eine unter dem vollen Druck der Wassertiefe stehende Rohrleitung platzte und die Zentrale strömte sofort unaufhaltsam voll Wasser, so daß es nicht möglich war, das Boot zum Retten der Besatzung an die Oberfläche zu bringen. Nur die drei im Turm auf ihren Tauchstationen befindlichen Personen, der Kommandant Kapitänleutnant v. Rosenberg, U-Steuermann Bittner und U-Matrose Schienemann, vermochten durch Öffnen des Turmluks das auf dem Grund liegende Boot zu verlassen. Trotz der umgehend mit dem Aufgebot aller Kraft einsetzenden Anstrengungen gelang es jedoch nicht, dem übrigen Teil der eingeschlossenen Besatzung Rettung zu bringen. Die Wassertiefe und der Strom vereitelten alle Bemühungen.

Daher war auch das Boot selbst nicht vor dem 27. August gehoben. Die Instandsetzungsarbeiten zur Wiederherstellung der Kriegsbereitschaft währten bis zum April 1916.

Am 1. August 1915 standen dann der Hochseeflotte für die Verwendung im Kriegsgebiet um England nur noch 13 U-Boote zur Verfügung.

Ende Juli erteilte der Führer der U-Boote an „U 22" und „U 25" den Befehl, die von England nach Archangelsk gehenden Kriegsmaterialtransporte anzugreifen und dazu an der norwegischen Küste bis zum Vest Fjord vorzustoßen, sodann nach Westen bis zu den Schiffahrtswegen Vest Fjord—St. Kilda und Island—Nordkap.

„U 22", Kaptlt. Hoppe, 3.—19. 8.

3. 8. aus der Ems ausgelaufen.

7. abends vor dem Vest Fjord angelangt.

8. morgens ein großer englischer Hilfskreuzer in Sicht; zunächst keine Angriffsgelegenheit, da die Entfernung zu groß. Am Nachmittag des gleichen Tages wird beobachtet, wie derselbe Hilfskreuzer einen Dampfer anhält, dabei auch die englische Kriegsflagge setzt. Abends bietet sich dann die Gelegenheit zum Schuß. Torpedotreffer. Das Schiff sinkt nach 7 Minuten. Englischer Hilfskreuzer „India", 7940 T (Karte 7, Nebenkarte A).

9. ein anderer englischer Hilfskreuzer in Sicht, aber nicht auf Schußweite herangekommen. Da der an den beiden Tagen vor dem Vest Fjord beobachtete Schiffsverkehr verschwindend gering war und der Kommandant von „U 22" annahm, daß das Versenken des Hilfskreuzers dazu beitragen würde, die Gegend noch mehr zu veröden, beschloß er, die Linie Island—Nordkap anzusteuern. Auf diesem Kurse sowie auf dem Rückweg am folgenden Tage nach Osten an die norwegische Küste nördlich des Vest Fjord weit und breit keine Rauchwolke. Erst am 12. wurde ein Dampfer angetroffen, der das Signal und den Warnungsschuß des U-Boots nicht beachtete, nur durch 2 Granattreffer zum Stoppen zu bewegen war und sich schon durch dieses Verhalten als Engländer auswies. Es war der englische Dampfer „Grodno", 1955 T, auf dem Wege von Archangelsk nach London; durch Torpedofangschuß versenkt.

Sonst wurde während des ganzen Aufenthalts in den nördlichen norwegischen Gewässern kein Angriffsziel gefunden.

15. Rückmarsch angetreten.

19. in die Ems eingelaufen.

„U 25", Kaptlt. Wünsche, 5.—21. 8.

5. 8. die Ems verlassen.

Am 6. und 7. auf dem Marsch nach Norden Vorstoß in das Skagerrak, da dort kurz vorher englische Kriegsschiffe gemeldet worden waren. Kriegsschiffe werden nicht angetroffen; aber am 6. wird der schwedische

Dampfer „May", 913 T, angehalten, Grubenholz nach England, durch Granaten versenkt[1]), und am 7. der norwegische Segler „Norman", 1060 T, ebenfalls Grubenholz nach England, durch Inbrandstecken und Geschützfeuer vernichtet[1]).

9. morgens bei Dunkelheit auf dem Weitermarsch vor Stavanger †-Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer; nachmittags norwegischen Dampfer „Eden", 1304 T, angehalten, einen Teil der Ladung, da Konterbande nach Rußland, über Bord werfen lassen.

10. norwegischen Dampfer „Aura", 396 T, angehalten, Holz nach England, mit Geschütz versenkt[1]).

11. norwegischen Post- und Passagierdampfer „Iris", 1200 T, angehalten, russische Paketpost über Bord werfen lassen.

14. Nachdem 2 Tage Aufenthalt an der norwegischen Küste nördlich des Nord Fjord ergebnislos verlaufen waren, Marsch nach Westen angetreten, um die Linien Archangelsk—St. Kilda und Archangelsk—Vest Fjord—Peterhead zu kreuzen. Auf diesem Wege am 14. norwegischen Dampfer „Albis", 1381 T, mit Grubenholz nach England, nach Untersuchung mit Granaten versenkt[1]).

Sonst verlief das bis zum 16. währende Suchen in dem weiten, abseits des Weltverkehrs liegenden Seegebiet ohne jeden Erfolg. Nur ein einziger norwegischer Dampfer war in Sicht gekommen, der untersucht, in Ordnung befunden und entlassen worden war. Der Kommandant von „U 25" durfte daher seinen Auftrag als erledigt ansehen und ging nach eigenem Plan zum Handelskrieg an der norwegischen Küste und in der Nordsee über.

17. in Höhe von Bergen norwegischen Dampfer „Mineral", 649 T, angehalten, Ladung Eisen nach England, mit Granaten versenkt[1]). Danach norwegischen Post- und Passagierdampfer „Haakon VII" angehalten, einen Teil der Ladung, da Konterbande, über Bord werfen lassen.

18. weiter nach Süden gegangen.

19. norwegischen Dampfer „Bras", 1851 T, Grubenholz nach England, versenkt mit Granaten[1]).

Am 21. lief „U 25" in Wilhelmshaven ein. Kurz vor dem Eintritt in die Deutsche Bucht hatte das Boot einen schweren Maschinenschaden erlitten; beiden Ölmaschinen war die Kurbelwelle gebrochen, so daß „U 25" gerade noch mit eigener Kraft die Werft erreichen konnte. Der

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Vorfall veranschaulicht, wie notwendig es stets war, den technischen Bereitschaftszustand der U-Boote bei der Bestimmung ihres Tätigkeitsfeldes mitsprechen zu lassen.

„U 25" wurde nach dieser Unternehmung von der Front zurückgezogen und dann nur noch für Ausbildungszwecke in der Ostsee verwendet.

„U 17", Kaptlt. Walther, 5.—18. 8.

Aufgabe für „U 17" war, zunächst dem Hilfskreuzer „Meteor" auf seinem Marsch nach dem Moray Firth für Aufklärungszwecke zu dienen[1]; darauf Warteſtellung einnehmen an der schottischen Ostküste gegen feindliche Kriegs- und Handelsschiffe.

Am 8. 8., nach dem Verlassen des „Meteor", vor dem Moray Firth, englischen Dampfer „Glenravel", 1092 T, durch Öffnen der Ventile und Sprengen versenkt. Dann schwedischen Dampfer „Malmland", 3779 T, angehalten. Das Schiff befand sich mit Magneteisen als Ladung auf dem Weg von Narwik nach Rotterdam, war jedoch unterwegs von einem englischen Hilfskreuzer angehalten worden und hatte Weisung, Kirkwall, den auf den Orkneys gelegenen Untersuchungshafen des englischen Blockadesystems, anzulaufen. Ein englisches Prisenkommando befand sich nicht an Bord. Der U-Bootskommandant überlegte, daß eine nach dem scharf überwachten Holland verfrachtete Eisenladung sicher nicht wieder aus der englischen Untersuchung herauskommen würde, um in neutralen Besitz zurückzugelangen. Da sich außerdem ein englischer Zerstörer näherte und ein Aufbringen nach einem deutschen Hafen daher aussichtslos war, wurde die „Malmland" nach dem Aussteigen der Besatzung durch Torpedofangschuß versenkt[2].

10. 8. vor dem Firth of Forth englischen Fischdampfer „Utopia", 155 T, angehalten, durch Geschützfeuer versenkt.

Am 11. in der Morgendämmerung, noch vor dem Firth of Forth, wird ein Fischdampfer gesichtet, dicht bei ihm ein U-Boot: also wahrscheinlich eine U-Bootsfalle. Nachdem das feindliche U-Boot getaucht hat, versucht „U 17", sorgfältig Obacht gebend, den Dampfer durch Warnungsschuß anzuhalten. Verdächtig umständlich beginnt dieser, sein Beiboot zu Wasser zu lassen. Schon kommt auch das Sehrohr des englischen U-Boots in nächster Nähe von „U 17" heraus. Jetzt läßt Kapitänleutnant Walther den Fischdampfer unter Feuer nehmen, der nun eiligst

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See, Nordsee", Band 4.

[2]) Schadenersatz ist geleistet worden.

sein Boot wieder einsetzt und das Feuer erwidert. In diesem Augenblick kommt aber noch eine bewaffnete feindliche Yacht der U-Bootsfalle zu Hilfe. „U 17" versetzt dem Fischdampfer noch einen Granattreffer und weicht dann dem aussichtslosen Gefecht durch Tauchen aus.

Am 13. in Höhe von Peterhead wird der englische Fischdampfer „Seaking" angehalten. Während das Sprengkommando des U-Boots schon an Bord des Engländers ist, kommen 2 englische Kleine Kreuzer mit Begleitfahrzeugen in Sicht. „U 17" nimmt seine Leute wieder an Bord und taucht zum Angriff. Die Kreuzer drehen jedoch ab; wahrscheinlich ist bei der glatten See das Sehrohr von „U 17" entdeckt worden.

14. englischen Fischdampfer „Gloria", 130 T, durch Sprengen und Granaten versenkt.

15. vorübergehend ein großer Dampfer, der für englischen Hilfskreuzer gehalten wird, in Sichtweite. Nicht zu Schuß gekommen.

Am Nachmittag des 15. spielt sich folgender Vorfall ab: „U 17" versucht, den schwedischen Dampfer „Götaland", 3538 T, durch Signal und Warnungsschuß anzuhalten. Über das Weitere berichtet der U-Bootskommandant: „Bis etwa 3000 m herangefahren. Dampfer geht — nach kurzem Stoppen — erneut an und dreht auf »U 17« zu, als ob er zu rammen versuche. Mit äußerster Kraft ausgewichen, 2 weitere Warnungsschüsse vor den Bug geschossen und nochmals durch Signal zum Stoppen aufgefordert. Dampfer bemannt ein Boot, geht aber wieder mit der Maschine an und dreht nochmals auf »U 17« zu. Wieder ausgewichen und nochmals Warnungsschuß gefeuert. Dampfer stoppt, behält aber das Boot längsseit. Geht nochmals an und dreht auf »U 17« zu. 3 Schuß auf den Dampfer gefeuert. Dampfer stoppt und das Boot legt ab. Ich betrachte das Verhalten des Dampfers als gleichbedeutend mit bewaffnetem Widerstand und entschließe mich, den Dampfer aufzubringen, um später den Sachverhalt einwandfrei durch Zeugen feststellen zu können."

Der Dampfer „Götaland" wird darauf durch ein Prisenkommando unter Führung des Oblt. z. S. Metz als Prise nach List gebracht[1]).

Am 15. noch dänischen Segler „Marie", 168 T, durch Inbrandstecken vernichtet, Grubenholz nach England[2]); am 16. norwegischen Dampfer „Romulus", 819 T, mit der gleichen Ladung und Bestimmung, durch Sprengen und Torpedofangschuß versenkt[2]).

[1]) Da vor dem Prisengericht die Absicht eines Rammversuchs nicht nachzuweisen war, wurden Schiff und Ladung freigegeben, Schadenersatzansprüche jedoch abgelehnt.

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

Das auf dem Dampfer „Götaland" befindliche Prisenkommando von „U 17" hielt am 16. 8. auf dem Wege nach List unter deutscher Kriegsflagge den norwegischen Dampfer „Tello", 1218 T, an. Ladung war Grubenholz nach England; Schiff wurde durch Öffnen der Ventile und Inbrandstecken versenkt[1]).

„U 17" selbst lief am 18. in Helgoland ein.

Damit beendete „U 17" seine letzte Kriegsfahrt in der Nordsee. Das Boot wurde danach der Ostseekriegführung zugewiesen.

Der Verlust von „U 6", Oblt. z. S. Lepsius, am 15. 9.

Am 9. 9. verließ „U 6" Helgoland mit dem Auftrag, in der Nordsee zwischen Norwegen und Schottland Angriffsgelegenheit auf Kriegsschiffe zu suchen und Handelskrieg zu führen. Auf dieser Fahrt ist das Boot, wie von der englischen Admiralität bald bekanntgemacht wurde, durch das englische U-Boot „E 16" durch Torpedoschuß vernichtet worden. Aus dem späteren Bericht des überlebenden Wachoffiziers, Oblt. z. S. Beyer, ist über den durchgeführten Teil der Unternehmung vom 9.—15. 9. und über das Ende von „U 6" folgendes zu entnehmen:

Am 10. und 11. 9. waren die norwegischen Segler „Presto", 206 T, und „Wansbeck", 462 T, beide mit Grubenholz nach England, durch Inbrandstecken versenkt worden. Die Besatzungen der Segelschiffe waren am 11. dem norwegischen Dampfer „Randulf Hansen", 1287 T, übergeben worden, welcher dann unter Führung des Lt. z. S. Müller von „U 6" als Prise nach List eingebracht wurde, da die Ladung verdächtig erschienen war[2]).

Am 12. in Höhe von Kristiansand wurde das norwegische Motorschiff „Bien", 120 T, mit Holzladung nach England, durch Sprengen und Granatschüsse versenkt, der 14. 9. brachte eine Begegnung mit dem auf der Rückreise befindlichen „U 20".

Am 15. nachmittags, kurz nach dem Insichtkommen der Insel Udsire, wurde nach Westen Kurs geändert. Nur wenige Minuten nachdem der Kommandant und der Steuermann, die sich dazu auf dem Turm aufgehalten hatten, in das U-Boot hinuntergegangen waren, gewahrte der wachhabende Offizier, Oblt. z. S. Beyer, plötzlich an Backbord auf 150 m Entfernung ein Sehrohr, worauf der Schwall von 2 kurz nacheinander

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Nach dem Prisengerichtsurteil unterlagen Schiff und Ladung der Einziehung.

geschossenen Torpedos sichtbar wurde. Sofort wurde versucht, hart abzudrehen, der erste feindliche Torpedo ging vorn vorbei, der zweite traf dicht vor dem Turm. „U 6" versank sofort. Nur die 5 auf dem Turm befindlichen Personen kamen mit dem Leben davon und wurden von dem englischen U-Boot aufgefischt.

Der Qualm der Petroleummotoren von „U 6", das war aus den Äußerungen des englischen U-Bootskommandanten gegenüber Oblt. Beyer zu entnehmen, hatte das feindliche U-Boot aufmerksam gemacht und sein Herankommen zum Torpedoschuß erleichtert.

„U 16", Oblt. z. S. Hillebrand, 19. 9.—2. 10.

19. 9. von Helgoland ausgelaufen zum Angriff auf Kriegsschiffe und Handelskrieg zwischen Skagerrak und Schottland.

20. dänischen Dampfer „Thorwaldsen", 1220 T, mit Grubenholz nach England durch Sprengpatrone, Geschützfeuer und Torpedofangschuß versenkt[1]); die Schiffsbesatzung an einen schwedischen Dampfer abgegeben.

22. nach vergeblichem Aufenthalt bei Lindesnes eine Stellung zwischen Skagerrak und Firth of Forth angesteuert, dort bis 28. 9. aufgehalten.

26. dänischen Segler „Ellen Benzon", 197 T, Holz nach England, durch Inbrandstecken vernichtet[1]). Sonst mehrfach Dampfer und Segler mit neutralen Abzeichen angehalten, in Ordnung befunden, entlassen; aber kein weiteres Versenkungsergebnis.

28.—30. wieder am Westausgang des Skagerraks. Dort am 29. und 30. norwegischen Segler „Actie", 563 T, norwegischen Segler „Flora", 184 T, und norwegischen Leichter „Florida", 558 T, sämtlich mit Grubenholz nach England, durch Inbrandstecken versenkt[1]). Das Boot mit der Besatzung des ersteren wurde zur norwegischen Küste geschleppt, das Boot des zweiten in die Nähe eines dänischen Seglers.

1. 10. Rückmarsch. Von der schwedischen Bark „Jonstorp", welche angehalten und als unverdächtig entlassen worden war, wurde der U-Matrose Völker an Bord „U 16" genommen. Dieser war als Kriegslotse auf „U 12" gewesen, als das Boot am 10. 3. vor dem Firth of Forth vernichtet wurde. Aus englischer Kriegsgefangenschaft war es ihm gelungen zu entkommen und in Hull eine Heuer auf jener schwedischen Bark zu erlangen. Ein seltsamer Zufall brachte ihn nun wieder zu einem U-Boot seiner eigenen Halbflottille zurück.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Während des Rückweges am 1. 10. brachte „U 16" noch den schwedischen Dampfer „Pallas", 838 T, wegen Konterbandeladung als Prise auf.

2. 10. in Helgoland.

Jetzt war auch für „U 16" das Ende seiner Nordseetätigkeit gekommen. Das Boot wurde der U-Bootsschule in Kiel für Ausbildungszwecke überwiesen.

Das letzte der nun schon veralteten Petrolmotoren-U-Boote war damit von dem Nordsee-Kriegsschauplatz zurückgezogen.

16. Die letzten Handelskriegs-Unternehmungen an der Westküste Englands von Ende Juli bis Ende September.

Karte 6—8.

„U 28", Kapitl. Frhr. v. Forstner, 24. 7.—11. 8.

24. 7. aus der Ems ausgelaufen.

25. in der Nordsee mehrere Handelsschiffe mit skandinavischer Flagge angehalten, Papiere geprüft, entlassen.

26. in weitem Bogen, um der Bewachung aus dem Wege zu gehen, die Shetlands gerundet.

28. in Höhe der Südspitze der Hebriden englischen Hilfskreuzer gesichtet, beim Anlauf unter Wasser nicht in Schußnähe gelangt.

30. südlich von Irland Dampfer durch Signal und Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Schiff bemüht sich nach der Art vieler englischer Dampfer zu entkommen, stoppt erst, nachdem eine Granate Verheerung an Bord angerichtet hat. Die Verluste unter der Besatzung fallen der Schiffsführung zur Last, wenngleich ihrem Verhalten militärische Achtung nicht versagt werden kann. Englischer Dampfer „Iberian", 5223 T, nach dem Absetzen der Boote durch Torpedofangschuß versenkt.

31. einen Dampfer mit spanischer Flagge untersucht, entlassen. Dann einen kleinen Dampfer ohne Flagge erst durch Signal, dann durch Schuß vor den Bug zum Stoppen aufgefordert. Dieser antwortet dadurch, daß er zum Rammen hart auf „U 28" zudreht. Dampfer wird auf eine nun schon ziemlich geringe Entfernung unter Feuer genommen. 2 Schuß, 2 Treffer, Schiff fängt an zu brennen, stoppt dann und läßt Boote zu Wasser, nach deren Absetzen es mit Granaten zum Sinken gebracht wird. Englischer Dampfer „Turquoise", 486 T. Am 31. abends wird noch der englische Dampfer „Nugget", 405 T, nach Prisenordnung angehalten und mit Geschütz versenkt.

Während des folgenden Nachtmarsches quer zum Westausgang des Englischen Kanals auf Ouessant zu wird der Kurs mehrerer großer Dampfer gekreuzt. Bei der hellen Mondnacht, meinte der Kommandant, wären †-Angriffe erfolgversprechend gewesen. Da die Nationalität indes zweifelhaft war, wurde im Sinne der erhaltenen Befehle von Angriffen abgesehen.

1. 8. Die englischen Dampfer „Clintonia", 3830 T, „Benvorlich", 3381 T, und „Ranza", 2320 T, nach Prisenordnung ange-

halten und durch je einen Torpedofangschuß versenkt. Während der letztere der Signalaufforderung des U-Boots Folge geleistet hatte, war von den beiden anderen zunächst der übliche Fluchtversuch unternommen worden, so daß von dem Geschütz Gebrauch gemacht werden mußte. Am Abend des 1. 8. belgischen Dampfer „Koophandel", 1736 T, nach dem Anhalten mit Granaten versenkt; ein als Fangschuß geschossener Torpedo war durch eine Kurve fehlgegangen.

Da nach den 4 Schiffsversenkungen an einem Tage an dem belebten Ansteuerungspunkte der atlantischen Schiffahrt bald feindliche Gegenwirkung zu erwarten war und „U 28" durch einen Maschinenschaden starke Schmierölverluste erlitten hatte, beschloß der Kommandant, in der Richtung des späteren Rückwegs wieder die Südküste von Irland aufzusuchen.

2. englischen Dampfer „Portia", 494 T, angehalten, mit Granaten versenkt.

3. einen amerikanischen Segler untersucht, entlassen; danach englischen Dampfer „Costello", 1591 T, nach Prisenordnung durch Granaten versenkt. An einen englischen Panzerkreuzer, der hohe Fahrt läuft, nicht herangekommen.

4. englischen Dampfer „Midland Queen", 1993 T, angehalten, versenkt mit Geschütz. Von dem norwegischen Dampfer „Tyr" die aus Holz — für England — bestehende Deckladung über Bord werfen lassen.

Darauf Rückmarsch westlich um Irland, nördlich um die Shetlands. Währenddessen keine Versenkungen; nur einige Schiffe mit neutralen Flaggen untersucht und als unverdächtig entlassen.

Am 10. 8. in der Nähe von Horns Riff begegnete „U 28" einem schwedischen Segler, der die Besatzung des soeben versenkten deutschen Hilfskreuzers „Meteor" an Bord hatte[1]). Das U-Boot nahm den Segler in Schlepp und brachte ihn in das Lister Tief.

Am 11. lief „U 28" in Wilhelmshaven ein.

Ergebnis der Unternehmung: 10 feindliche Dampfer versenkt, sämtlich nach der Prisenordnung.

Die Vernichtung von „U 27", Kaptlt. Wegener, und seiner Besatzung durch den englischen Hilfskreuzer „Baralong" am 19. August 1915.

„U 27", Kaptlt. Wegener, ging am 4. 8. von der Ems aus zu seiner letzten Unternehmung in See. Dem Befehl gemäß nahm das Boot seinen Weg um Schottland nach der Westküste von England, um südlich von Irland

[1]) Vgl. „Der Nordseekrieg", Band 4, S. 260.

und am Westausgang des Englischen Kanals Handelskrieg zu führen. In der Irischen See hatte „U 27" am 13. 8. abends eine Begegnung mit „U 38"[1]). Aus der Übersicht der fremden Handelsschiffsverluste ist ferner zu entnehmen, daß „U 27" am 18. 8. etwa auf halbem Wege zwischen den Scilly Inseln und der Südspitze Irlands die englischen Dampfer „Gladiator", 3359 T, und „Ben Brackie", 3908 T, angehalten und mit Geschütz versenkt hat, ferner die norwegischen Dampfer „Magda", 1063 T, und „Sverresborg", 1144 T, mit Konterbande nach Frankreich.

Am folgenden Tage, dem 19. 8., hielt „U 27" den englischen Dampfer „Nicosian", 6369 T, an. Die Besatzung hatte das Schiff bereits in Booten verlassen und das U-Boot war im Begriff, den Dampfer durch Granatschüsse in die Wasserlinie zu versenken, als ein Dampfer mit amerikanischer Flagge und amerikanischen Abzeichen an der Bordwand hinzukam. Kaptlt. Wegener muß er harmlos erschienen sein, er ließ ihn sich nähern. Als aber die Entfernung nur noch wenige hundert Meter betrug, wurde von dem Dampfer aus vorher verdeckten Geschützen ein vernichtendes Feuer auf das U-Boot eröffnet. Es war ein Vertreter jener besonderen Sorte englischer Hilfskreuzer, das Q-Schiff „Baralong".

„U 27" sank in kürzester Zeit. Jedoch hatte der Engländer damit seine Tat noch nicht vollendet. Nachdem das U-Boot von der Wasserfläche verschwunden war, griff die Besatzung des „Baralong" zu Gewehren und Pistolen und begann auf die wenigen von „U 27" noch übriggebliebenen im Wasser mit den Handfeuerwaffen zu schießen. Einigen, darunter Kaptlt. Wegener, gelang es, sich auf dem noch schwimmenden Dampfer „Nicosian" zu bergen. Aber auch das dauerte nicht lange. Sie wurden dort von den Verfolgern aufgespürt, die den Wehrlosen das Schicksal ihrer im Wasser erschossenen Kameraden bereiteten, damit auch nicht einer von der ganzen Besatzung des U-Boots davonkommen sollte.

Zwar wurde den Leuten von der „Nicosian" aus begreiflichen Gründen strenges Stillschweigen über den Vorgang auferlegt, den sie mitangesehen hatten; aber so etwas konnte nicht geheim bleiben. Schon Ende August brachten Zeitungen Berichte von Augenzeugen der Vernichtung von „U 27", und wenn anfangs das Ungeheuerliche für kaum glaubhaft gehalten wurde, so lagen bald notarische Vernehmungen von einigen Amerikanern, die zu der „Nicosian"-Besatzung gehört hatten, vor. Diese beglaubigten Aussagen benutzte die deutsche Regierung als neutrale, un-

[1]) Siehe Seite 256.

beeinflußte Unterlage, um einen Versuch zu machen, bei der englischen Regierung durchzusetzen, daß das „Baralong"-Verbrechen gesühnt werden müsse. Die erste dahingehende deutsche Note vom 28. 11. 15 enthält eine Darstellung der Ereignisse, wie sie sich nach dem Zusammenfügen der Bekundungen der amerikanischen Zeugen zugetragen haben.

Der Wortlaut des betreffenden Teils der deutschen Note ist folgender:

„Nach den übereinstimmenden Aussagen der amerikanischen Zeugen „hat sich der Vorfall wie folgt zugetragen:

„Im August 1915 befand sich der britische Dampfer »Nicosian«, der „etwa 350 Maultiere für Kriegszwecke an Bord hatte, also mit Konter„bande beladen war, auf der Fahrt von New Orleans nach Avonmouth; „die Zeugen waren als Maultierpfleger und Aufseher mitgenommen. Am „19. August wurde der Dampfer etwa 70 sm südlich von Queenstown „(Irland) von einem deutschen Unterseeboot angehalten und beschossen, „nachdem zuvor die gesamte Mannschaft, darunter die Zeugen, das Schiff „auf den Rettungsbooten verlassen hatte.

„Als die Zeugen auf den Rettungsbooten außerhalb der Feuerlinie „des Unterseebootes waren, näherte sich dem Schauplatz ein Dampfer, der „von den Zeugen Garrett, Hightower, Clark und Curran von der „»Nicosian« aus bemerkt worden war und der sich später als der britische „Hilfskreuzer »Baralong« herausstellte. Beim Näherkommen dieses „Dampfers erkannten sämtliche Zeugen deutlich, daß er am Heck die ameri„kanische Flagge führte und daß an seinen Seitenwänden große Schilder „mit darauf gemalter amerikanischer Flagge angebracht waren. Da der „Dampfer die Abzeichen eines neutralen Staates trug und Signale gesetzt „hatte, die nach der Erklärung seekundiger Leute von der Besatzung der „»Nicosian« bedeuteten, daß er auf Wunsch Hilfe leisten wolle, sein „Äußeres auch durch nichts seinen kriegerischen Charakter verriet, nahm die „in den Rettungsbooten befindliche Mannschaft an, daß er sich lediglich mit „ihrer Rettung befassen würde.

„Während das Unterseeboot aus nächster Nähe die Backbordseite der „»Nicosian« beschoß, kam der fremde Dampfer hinter dieser auf und fuhr „an ihrer Steuerbordseite vorbei. Als er ein wenig über den Bug der „»Nicosian« hinaus war, wurde von seinem Bord auf das Unterseeboot „geschossen, und zwar wie, außer Garrett, sämtliche Zeugen angeben, zuerst „mit Handfeuerwaffen und unmittelbar darauf auch aus Geschützen, die „bis dahin durch Schutzwände verdeckt waren und erst nach deren Be„seitigung sichtbar wurden. Der Zeuge Curran hat auch bekundet, daß die „amerikanische Flagge, die das fremde Schiff am Heck führte, erst nach dem

„Gewehrfeuer niedergeholt worden sei. Er hat diese Aussage in der bei-
„gefügten, vor dem öffentlichen Notar Robert Schwarz in New York am
„21. Oktober 1915 aufgenommenen Verhandlung wiederholt.

„Als das von mehreren Schüssen getroffene Unterseeboot zu sinken
„begann, sprangen der Kommandant und eine Anzahl Seeleute über Bord,
„die Seeleute, nachdem sie sich vorher ihrer Kleidung entledigt hatten.
„Einigen von ihnen — die Zahl wird von den Zeugen Garrett und Curran
„auf fünf angegeben — gelang es, sich an Bord der »Nicosian« zu retten,
„während sich die übrigen an den Leinen hielten, die von den hinab-
„gefierten Rettungsbooten der »Nicosian« ins Wasser hingen. Die an den
„Leinen hängenden Leute wurden teils durch Geschützfeuer der »Baralong«,
„teils durch Gewehrfeuer der Mannschaft getötet, während die Zeugen aus
„den Rettungsbooten an Bord der »Baralong« stiegen oder sich daselbst
„bereits an Deck aufhielten. Der Zeuge Curran bekundet hierüber noch
„besonders, daß der Kommandant des fremden Dampfers seinen Leuten be-
„fohlen habe, eine Linie an der Reeling zu bilden und auf die hilflosen
„deutschen Matrosen im Wasser zu schießen.

„Hierauf fuhr der Kommandant der »Baralong« breitseits an die
„»Nicosian« heran, ließ diese festmachen und befahl sodann einigen seiner
„Leute, auf die »Nicosian« hinüberzugehen und die deutschen Matrosen, die
„sich darauf gerettet hatten, zu suchen. Die Zeugen Palen und Curran
„bekunden dabei, daß der Kommandant ausdrücklich angeordnet habe,
„»keine Gefangenen zu machen«. In der Tat wurden auf der »Nicosian«
„vier deutsche Matrosen im Maschinenraum und im Wellengang auf-
„gefunden und ermordet.

„Dem Kommandanten des deutschen Unterseeboots gelang es, wie die
„Zeugen übereinstimmend bekunden, nach dem Bug der »Nicosian« zu ent-
„kommen. Er sprang ins Wasser und schwamm um den Bug des Schiffes
„herum auf die »Baralong« zu. Die englischen Seeleute an Bord der
„»Nicosian« schossen sofort auf ihn, obwohl er allen sichtbar die Hände zum
„Zeichen, daß er sich ergeben wolle, emporhob, und setzten das Feuer auch
„fort, nachdem ihn ein Schuß anscheinend in den Mund getroffen hatte.
„Schließlich tötete ihn ein Schuß in den Nacken.

„Vorübergehend wurden dann sämtliche Zeugen an Bord der »Nico-
„sian« zurückbefohlen. Dort sahen die Zeugen Palen und Cosby je einen
„Leichnam eines deutschen Matrosen, während der Zeuge Curran, der mit
„den für die Bergung des Dampfers dringend notwendigen Mannschaften
„an Bord verblieb, sämtliche vier Leichen gesehen hat, die am Nachmittag
„über Bord geworfen wurden.

„Der Kommandant der »Baralong« ließ die »Nicosian« einige Meilen „nach Avonmouth zu schleppen und darauf deren bei ihm zurückgebliebene „Mannschaft an Bord der »Nicosian« zurückbringen; zugleich sandte er „einen Brief an den Kapitän der »Nicosian«, worin er diesen ersuchte, „seiner Mannschaft, insbesondere den darunter befindlichen Amerikanern, „einzuschärfen, weder bei ihrer Ankunft in Liverpool noch bei ihrer Rück„kehr nach Amerika etwas über die Angelegenheit verlauten zu lassen."

An die deutsche Baralong-Note vom 28. November schloß sich im Laufe von Monaten eine Reihe von Erwiderungen und Rückantworten an, die zu nichts führten, die lediglich als Zeichen dafür zu werten sind, in welcher Erbitterung die kriegführenden Regierungen um des U-Bootskrieges willen gegeneinander standen. Aber auch an dieser Stelle soll der Hinweis nicht fehlen, daß nicht der U-Bootskrieg der erste Grund gewesen ist, der die Kriegführung von dem beherrschten Kampfe der bewaffneten Macht der Länder ausdehnte zu einem Kampf gegen die Nichtbewaffneten des feindlichen Volkes, — sondern die englische Blockade.

Was an Zorn und Haß durch die Baralong-Tat unter denen, die auf den deutschen U-Booten fuhren, und weit darüber hinaus entfacht worden ist, soll nicht durch Worte der Leidenschaft wieder erweckt werden, möge der Vergangenheit angehören. Nur ein Wort soll gesagt sein zu Inhalt und Form der Entgegnungen, welche die englische Regierung auf die deutschen Vorstellungen hin gewählt hat. Die englische Regierung stellte den Handlungen des Hilfskreuzers „Baralong" gegenüber, daß durch deutsche Seeleute gerade im August bei dem Versenken zweier englischer Dampfer wieder Engländer umgekommen seien[1]), desgleichen auch bei dem Beschießen des in dänischen Gewässern festgekommenen englischen U-Boots „E 13" durch das deutsche Torpedoboot „G 132"[2]); daß also eine Grausamkeit gegen drei andere stünde, und daß nicht nur die englischen, sondern auch die deutschen abgeurteilt werden müßten, die mit dem gleichen Maß zu messen wären.

Sind dies wirklich die gleichen Taten? Deutsche U-Bootskommandanten versenken auf höheren, völkerrechtlich wohlbegründeten Befehl, für den sie als Soldaten nicht verantwortlich sind, feindliche Handelsschiffe. Ungewollt, unvermeidlich wird dabei das Leben manches

[1]) Versenkung der „Arabic" durch „U 24" am 19. 8. (S. 260) und des „Ruel" durch „U 38" am 21. 8. (S. 258).

[2]) Vgl. hierzu „Der Ostseekrieg", Band 2, S. 311—312, und „Marine-Rundschau" vom Oktober 1931, S. 459/462.

Nichtkämpfers, der das Kriegsgebiet hätte vermeiden können, Opfer der Kriegshandlungen. Ein deutscher Torpedobootskommandant ergreift, wie es englische Kreuzerkommandanten vor ihm mehr als einmal getan haben[1]), die Gelegenheit, ein in fremden Hoheitsgewässern manövrierunfähig angetroffenes feindliches U-Boot durch Geschützfeuer außer Gefecht zu setzen. Auch dabei Verluste unter der englischen Besatzung, aber wiederum nicht durch die Absicht des deutschen Offiziers, Menschen zu töten, sondern das feindliche Kriegsschiff kampfunfähig zu machen, auf dem die Besatzung bis zum letzten ausharrt.

Und von der anderen Seite werden, nachdem ein deutsches U-Boot versenkt ist, die schwimmenden und die schon geborgenen Überlebenden, Schiffbrüchige, vorsätzlich kaltblütig umgebracht, Kopf für Kopf gezielt mit Gewehr und Pistole.

Ist dies tatsächlich das gleiche? Eine spätere Zeit wird darüber urteilen.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 4.—28. 8.

Die Höchstleistung aller U-Bootsunternehmungen im Kriegsgebiet.

4. 8. von Helgoland ausgelaufen zum Handelskrieg an der englischen Westküste. Außerdem hatte „U 38" die Nebenaufgabe, zwischen dem 14. und 16. 8 in der Irischen See bei Great Ormes Head zu stehen, um dort an einer bestimmten Stelle 3 kriegsgefangene Offiziere, mit denen Nachrichtenverbindung bestanden hatte und die es unternehmen wollten, in jenen Tagen aus ihrem in Nähe der See gelegenen Gefangenenlager zu entweichen, zu erwarten und an Bord zu nehmen.

5. in der Nordsee norwegischen Segler, „Vanadis", 484 T, und dänischen „Hans Emil", 106 T, beide Grubenholz nach England, nach Anhalten durch Inbrandstecken und Granaten versenkt[2]).

6. bei den Shetlands die englischen Fischdampfer „Westminster", 252 T, und „Ocean Queen", 185 T, angehalten und durch Sprengen und Granaten versenkt.

---

[1]) Der deutsche Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große" wurde am 26. 8. 1914, in spanischen Hoheitsgewässern vor Anker liegend, von dem englischen Kreuzer „Highflyer" bis zur Gefechtsunfähigkeit beschossen, naturgemäß ohne Rücksicht auf deutsche Menschenverluste, ebenso am 14. 3. 1915 der Kreuzer „Dresden" in chilenischen Hoheitsgewässern von den englischen Kreuzern „Kent", „Glasgow" und „Orama".

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

7. westlich der Hebriden englischer Kreuzer, auf zu große Entfernung, in Sicht.

8. und 9. Marsch westlich Irland.

9. englischen Fischdampfer „Thrush", 264 T, durch Warnungsschuß angehalten, durch Öffnen des Bodenventils und Granaten versenkt.

10. zwei englische Kleine Kreuzer gesichtet; im ↓-Anlauf nicht in Schußnähe gelangt. Marsch in den St. Georgs-Kanal hinein fortgesetzt.

11. englischen Dampfer „Oakwood", 4279 T, nach Prisenordnung mit 19 Granaten versenkt. Quer über die Enge des St. Georgs-Kanals lagen in Abständen von 500 m an 50 Fischdampfer vor Anker oder vor Netzen und übten offenbar zugleich Bewachungsdienst aus. Dazwischen eine bewaffnete Dampfyacht. Ohne Behinderung konnte „U 38" die Stelle unter Wasser durchqueren.

13. abends bei Dunkelheit in der Irischen See an einem verabredeten Punkt mit „U 27" zusammengetroffen. Durch Zuruf wurde vereinbart, daß „U 38" die erwähnte Sonderaufgabe bei Great Ormes Head ausführen würde; „U 27" setzte seinen Weg zum Handelskrieg fort, während „U 38" sich an die Küste von Nord Wales westlich und südlich der scharfen Ecke von Great Ormes Head begab. In den Nächten 14./15. und 15./16. wartete „U 38" dicht unter Land. Am 16. abends machte aufkommende See eine Wiederholung des Versuchs aussichtslos. Das Zusammentreffen kam nicht zustande. Wie später bekanntgeworden ist, waren die 3 kriegsgefangenen Offiziere zur Stelle gewesen, doch ein verdeckender Felsvorsprung hatte zwischen ihnen und „U 38" gelegen, das nur eine kurze Strecke entfernt dahinter wartete[1]).

Am 17. steuerte „U 38" wieder südwärts in den St. Georgs-Kanal und versenkte im Laufe dieses Tages bei ruhiger See und etwas Unsichtigkeit mitten auf dem Schiffahrtsweg in fortgesetzter Überwassertätigkeit folgende 10 Handelsschiffe: die englischen Dampfer „Paros", 3596 T, „Kirkby", 3034 T, „Maggie", 269 T, „Thornfield", 488 T, „Glenby", 2196 T, „The Queen", 557 T, und „Bonney", 2702 T, die englischen Fischdampfer „Repeat", 107 T, und „George Baker", 91 T, sowie den spanischen Dampfer „Isidoro", 2044 T, mit Eisenerz nach England[2]). Mit Ausnahme der Dampfer „Paros" und „Kirkby", die durch je einen Torpedofangschuß versenkt worden waren, wurden alle Schiffe nach dem Verlassen mit Geschützfeuer vernichtet.

[1]) Die Einzelheiten sind in der „Marine-Rundschau" von August 1929, S. 371/375, dargestellt.

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

Der Kommandant von „U 38" berichtet dazu: „Die Operationen wurden erleichtert durch diesiges Wetter und waren im wesentlichen ungehindert. Das Boot mußte zweimal vor einer größeren, bewaffneten Yacht tauchen, und einmal vor einem Zerstörer. Wenn angängig, wurden die Schiffe durch das Sehrohr auf 10 m beobachtet, dann durch Schuß vor den Bug zum Stoppen gebracht und erst herangesteuert, wenn die Besatzung ausgestiegen war." Munitionsverbrauch am 17.: 2 Torpedos, 128 Granaten.

Nachts zum 18. St. Georgs-Kanal verlassen und Bristol-Kanal angesteuert.

18. vormittags einen Dampfer durch Signal und Schuß zum Halten und Verlassen des Schiffs aufgefordert. Eine bewaffnete Yacht, die das U-Boot unter Feuer nahm und zum Tauchen zwang, hinderte das Versenken. Vermutlich englischer Dampfer „City of Liverpool", 1110 T. Am Nachmittag einen anderen Dampfer anzuhalten versucht. Als dieser den Warnungsschuß mit Geschützfeuer erwidert, zieht „U 38" es vor, auszuweichen und zu tauchen. Vermutlich englischer bewaffneter Dampfer „Lady Wolseley", 1424 T.

19. bei den Scilly-Inseln die 3 englischen Dampfer „Restormel", 2118 T, „Baron Erskine", 5585 T, und „Samara", 3172 T, nach Prisenordnung versenkt, die beiden ersteren durch je einen Torpedofangschuß, den letzteren mit 14 Granaten. In einem Falle griff wieder eine feindliche Bewachungsyacht mit ihrem Geschützfeuer ein; ihr konnte jedoch über Wasser entgangen werden.

20. westlich von Ouessant wurden in der gleichen Weise wie bisher schnell hintereinander die englischen Dampfer „Bittern", 1797 T, und „Carterswell", 4308 T, sowie der englische Segler „Martha Edmonds", 182 T, mit Geschützfeuer versenkt, ferner der belgische Tankdampfer „Daghestan", 2817 T, durch Sprengpatronen.

21. auf dem Ansteuerungskurse zum Englischen Kanal unter dauernd günstig bleibenden Witterungsverhältnissen englischen Dampfer „Windsor", 6055 T, mit Geschütz versenkt und englischen Dampfer „Cober", 3060 T, mit Torpedofangschuß. Dann einem großen englischen Dampfer, wahrscheinlich „San Melito", 10 160 T, einen Schuß zum Stoppen vor den Bug geschossen. Schiff sucht zu entkommen und stoppt erst nach einem Treffer, und nachdem das U-Boot dicht herangekommen ist. 3 hinzukommende bewaffnete Fischdampfer zwingen jedoch zum Tauchen, worauf der Dampfer mit hoher Fahrt entkommt. Auch das Versenken des englischen Dampfers „Westbury", 3097 T, der von „U 38" verfolgt worden

ist, wird durch Bewacher verhindert. Am 21. abends englischen Dampfer „Ruel", 4029 T, angehalten und durch Granaten versenkt. Wieder muß bald danach die Verfolgung eines neuen in Sicht kommenden Dampfers durch das Dazwischentreten von Bewachungsdampfern abgebrochen werden.

22. auf dem Wege zur Südküste Irlands englischen Dampfer „Palmgrove", 3100 T, mit Geschütz und „Diomed", 4672 T, mit Torpedofangschuß versenkt. „Diomed" war erst durch 10 Treffer zum Stoppen zu bewegen gewesen.

Auch einen englischen Kleinen Kreuzer auf diesem Kurs gesichtet, nicht herangekommen. In der Abenddämmerung am 22. Verfolgung eines Tankdampfers aufgenommen, aber wegen vollständiger Dunkelheit aufgegeben.

23. an der Südküste von Irland englischen Dampfer „Trafalgar", 4572 T, durch Warnungsschüsse anzuhalten gesucht, stoppt erst nach einstündigem Verfolgen und Beschießen. Durch Öffnen der Bodenventile und 3 Sprengpatronen versenkt, ebenso danach englischen Tankdampfer „Silvia", 5268 T.

Hierauf Rückmarsch angetreten. Von 430 Granaten, auf die Kaptlt. Valentiner seinen Munitionsbestand hatte erhöhen lassen, waren noch 20, von 12 Sprengpatronen 2, von 7 Torpedos nur 1 übrig, den der Kommandant für eine etwaige Begegnung mit einem wertvollen feindlichen Kriegsschiff auf dem Rückweg aufzubewahren beschloß. Wie meistens, bot sich eine solche Gelegenheit nicht; der Rückweg verlief vielmehr nördlich um die Shetlands ohne Zwischenfall.

29. in Helgoland eingelaufen.

Gesamtergebnis:

25 Tage hatte die Unternehmung gedauert, von denen 4—5 Tage durch die Sonderaufgabe bei Great Ormes Head in Anspruch genommen worden waren. Versenkt worden sind, durchweg im Angriff über Wasser, nach Prisenordnung:

25 Handelsschiffe, davon 22 feindliche, 3 neutrale mit Konterbande, sowie

5 englische Fischdampfer;

unter den 22 feindlichen Handelsschiffen 21 englische und 1 belgisches.

Der Tonnengehalt des versenkten Handelsschiffsraums betrug in Summa **71 389 T.**

Zurückgelegter Weg rund 4000 sm. Von 96 cbm Treiböl waren 80 verbraucht worden.

Eine restlose Ausnutzung von allem, was dem hervorragenden U-Bootskommandanten, Kapitänleutnant Max Valentiner, als Waffe in die Hand gegeben war. Ein Erfolg, wie er im Handelskrieg der U-Boote in den Gewässern um England niemals, auch nur annähernd, wieder erreicht worden ist.

„U 24", Kaptlt. Schneider, 5.—26. 8.

Die Versenkung des englischen Passagierdampfers „Arabic".

5. von der Ems ausgelaufen nach der englischen Westküste. Am Nachmittag desselben Tages in der nördlichen Nordsee in Höhe von Fair-Insel norwegischen Dampfer „Geiranger", 1081 T, mit Holzladung von Rußland nach England, nach Untersuchung durch Geschützfeuer versenkt[1]). Danach Marsch um die Shetlands.

8. einen Dampfer mit dänischer Flagge angehalten, in Ordnung; am 9. ein Motorschiff mit dänischer Flagge, desgleichen.

12. westlich von Irland englischen Dampfer „Osprey", 310 T, angehalten, mit Granaten versenkt.

13. 1 Segler mit dänischer, 1 Dampfer mit norwegischer Flagge angehalten, als unverdächtig entlassen. Am 13. abends beim Ansteuern des St. Georgs-Kanals englischen Dampfer „Cairo", 1671 T, durch Signal zum Stoppen gebracht und nach dem Verlassen durch Geschütz zu versenken gesucht. Wegen hoher Dünung, die das Bedienen des Geschützes erschwert, einen Torpedofangschuß geschossen, der das Ziel verfehlt. Dampfer ist trotzdem noch gesunken.

14. Dampfer durch Signal angehalten. In der Nähe Bewacher, daher Torpedofangschuß, der aber nicht trifft. Da die Bewacher Feuer eröffnen und der Dampfer wegen seiner geringen Größe einen 2. Torpedo nicht lohnt, läuft das U-Boot unter Wasser ab.

Am 14. nachmittags findet vor dem Südeingang zur Irischen See eine Begegnung von „U 24" mit einem englischen Passagierdampfer statt, von der später noch die Rede sein wird, und über die Kaptlt. Schneider in seinem Kriegstagebuch vermerkt hat:

„4.30 Uhr Nm. Es kommt ein großer Dampfer der Royal Mail in Sicht mit nördlichem Kurs. Da sich ihm eine Yacht nähert, wird versucht,

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

über Wasser auszuweichen. Bei jeder Kursänderung ändert die Yacht, die noch sehr weitab steht, ebenfalls Kurs. Als die Yacht beim Dampfer angekommen ist, fängt der Dampfer plötzlich auf 80 hm an zu schießen. Kurzschüsse. Yacht dreht auf »U 24« zu. 5.20 Uhr Nm. auf Tiefe gegangen."

„U 24" ging jetzt daran eine Nebenaufgabe zu erfüllen. Es sollte eine Benzolfabrik an der englischen Westküste, die nach vorliegenden Nachrichten als kriegswichtig anzusehen war, und die bei Harrington, nördlich von Whitehaven, dicht am Wasser lag, durch Geschützfeuer außer Betrieb gesetzt werden. In der Nacht 15./16. wird Harrington angesteuert. Am 16. bei Beginn der Morgendämmerung beschießt „U 24" die Fabrik von 5.45—6.07 Uhr mit 88 Granaten. Nach einer starken Explosion und allgemeinem Brand der Fabrikanlage wird ihre vollständige Zerstörung angenommen.

Danach steuert „U 24" zum Südausgang der Irischen See zurück. Am 17. passiert „U 24" das Gebiet des St. Georg-Kanals, in dem „U 38" tätig ist. Das Geschützfeuer von „U 38" ist zu hören, aber bei der herrschenden Unsichtigkeit nicht auszumachen, was es bedeutet.

18. einen größeren Dampfer zunächst über Wasser verfolgt; dann durch Bewacher zum Tauchen gezwungen. Daher ↓-Angriff, aber Torpedofehlschuß. Weiteres Folgen nicht möglich, da Dampfer im Nebel verschwindet. Am 18. abends kurzes Feuergefecht mit bewaffnetem Fischdampfer, das von „U 24" als zwecklos abgebrochen wird.

19. an der Südküste von Irland einen Dampfer verfolgt, der zu entkommen sucht und erst durch einen Granattreffer zum Stoppen zu bewegen ist. Besatzung verläßt das Schiff in Booten. Englischer Dampfer „Dunsley", 4930 T, wird mit Granaten beschossen, ist auch später dadurch gesunken. Über den folgenden Vorgang, der noch politische Weiterungen schwerer Art nach sich führen sollte, finden sich im Tagebuch von „U 24" die folgenden Eintragungen:

„7.45 Uhr Vm., am 19. 8., Dampfer »Dunsley« in sinkendem Zustand verlassen, da sich ein größerer Dampfer mit 1 Schornstein und 4 Masten näherte.

Da ich am 14. von einem größeren Dampfer beschossen wurde, beabsichtige ich, den Dampfer unter Wasser anzugreifen. . . . Der Dampfer dreht nach der Stelle, wo »Dunsley« noch schwimmend liegt. Ich drehe deshalb zum Bugschuß auf und feuere 11.30 Uhr Vm. den Torpedo aus dem 2. Rohr. Nach 40 sec Treffer im Achterschiff. . . . Name des

Dampfers nicht auszumachen gewesen, er führte keine Flagge, es scheint ein 5000 T großer Fracht- und Passagierdampfer gewesen zu sein."

Es war der 15 801 T große englische Passagierdampfer **„Arabic"**.

Am 19. nachmittags wird noch der englische Segler „St. Olaf", 277 T, mit Geschützfeuer versenkt und der englische Dampfer „New York City", 2970 T, letzterer nach 1½stündiger Verfolgung und nachdem er einen Granattreffer erhalten hat.

Danach Jagd auf einen anderen fortlaufenden Dampfer; Verfolgung muß aufgegeben werden, da sich ein Zerstörer nähert. Vermutlich englischer Dampfer „Bovie", 6583 T.

20. Rückmarsch angetreten, westlich um Irland und durch die Fair Insel-Durchfahrt; keine Ereignisse.

24. in der nördlichen Nordsee norwegischen Dampfer „Sinsen", 1950 T, untersucht und, da die Ladung verdächtig erschien, als Prise aufgebracht[1]).

26. in Wilhelmshaven eingelaufen.

„U 20", Kaptlt. Schwieger, 29. 8.—15. 9.

29. 8. aus der Ems. 31. Nordspitze der Shetlands.

2. 9. westlich der Hebriden englischen Dampfer „Roumanie", 2599 T, angehalten und durch Torpedofangschuß versenkt.

3. auf dem Weitermarsch nach Süden abends bei Dunkelheit einen Dampfer ohne Abzeichen durch ↑-Torpedoschuß versenkt. Nach späteren Ermittlungen kann es der dänische Dampfer „Frode", 1875 T, gewesen sein.

4. von der Südspitze Irlands Kurs auf die Gironde-Mündung. Auf dem Marsch dorthin den englischen Segler „William T. Lewis", der bereits Spuren eines anderen U-Bootsangriffs trug — „U 39" vom 2. 9. —, ohne Besatzung treibend angetroffen. „U 20" schoß noch 38 Granaten in die Wasserlinie und nahm an, daß das Schiff nun nicht mehr in einen Hafen kommen würde. Dennoch ist der Segler später eingebracht worden.

Am 4. abends bei Beginn der Dunkelheit ein Schiff gesichtet, das für einen Hilfskreuzer angesprochen wurde, da es sich außerhalb des gewöhnlichen Dampferweges befand, Kursänderungen vornahm und außer den Dampfer- und Seitenlaternen abgeblendet war. Für Überwasserangriff ist es noch nicht dunkel genug; daher Unterwasserangriff. Tor-

[1]) Schiff und Ladung wurden freigelassen, da nicht Konterbande.

pedotreffer. Das Sinken war vom U-Boot nicht mehr zu beobachten; Dampfer ist jedoch gesunken. Das versuchte Einschleppen ist nicht gelungen. Es war der englische Passagierdampfer „Hesperian", 10 920 T.

5. die englischen Dampfer „Dictator", 4116 T, und „Douro", 1604 T, sowie den russischen Dampfer „Rhea", 1145 T, nach Prisenordnung versenkt, ersteren durch Torpedofangschuß, die beiden anderen durch Geschützfeuer; in gleicher Weise am 6. in der Biscaya den französischen Dampfer „Guatemala", 5915 T, und am 7. vor der Girondemündung den französischen Dampfer „Bordeaux", 4530 T, sowie den englischen Dampfer „Caroni", 2652 T, durch je 1 Torpedofangschuß. Den Engländer hatten erst 2 Granattreffer zum Stoppen gebracht.

Danach Rückmarsch, nachdem alle Torpedos verschossen und die 250 Granaten bis auf 40 verbraucht waren (Karte 8, Nebenkarte A).

Von der französischen Westküste aus hatte „U 20" wechselseitige Funkverbindung mit dem Kreuzer „Arkona" in der Ems auf eine Entfernung von 545 sm gehabt. Die Zeitungsnachrichten von Norddeich waren vom U-Boot einwandfrei abgehört worden.

8. auf dem Rückweg englischen Dampfer „Mora", 3047 T, angehalten und versenkt. Einige weitere Angriffsgelegenheiten, die sich auf feindliche Handelsschiffe noch boten, konnten wegen Munitionsmangel nicht mehr ausgenutzt werden.

15. in Emden eingelaufen.

Der zweite „Baralong"-Fall.

Die Vernichtung von „U 41", Kaptlt. Hansen, am 24. September 1915.

Am 14. 9. lief „U 41", Kaptlt. Hansen, von Helgoland zu der Unternehmung nach der englischen Westküste aus, von der es nicht zurückkam.

Aus Schiffsnachrichten ist bekanntgeworden, daß die englischen Dampfer „Anglo-Colombian", 4792 T, „Chancellor", 4586 T, und „Hesione", 3663 T, am 23. 9. zwischen der Südspitze von Irland und den Scilly-Inseln von einem U-Boot, das nur „U 41" gewesen sein kann, angehalten und durch Geschützfeuer versenkt worden sind; am 24. wurde der englische Dampfer „Urbino", 6651 T, zum Sinken gebracht.

Über die Vorgänge, die dann folgten, haben die beiden einzigen Überlebenden von „U 41", der Wachoffizier, Oberleutnant z. S. Crompton, und der U-Steuermann Godau berichtet, nachdem sie aus ihrer Kriegsgefangenschaft entlassen worden waren.

Der Bericht des Oblt. z. S. Crompton vom 15. Dezember 1916 über die Vernichtung von „U 41":

„Das Unterseeboot »U 41« lief am 14. 9. 1915 aus Helgoland aus „und stand am 22. 9. an der Südküste Irlands. . . . Am 24. 9. morgens „gegen 9 Uhr wurde der nach England bestimmte englische Dampfer »Ur„bino« etwa 30 sm südöstlich von den Scillies durch Geschützfeuer versenkt. „Der Besatzung war etwa ½ Stunde Zeit gegeben worden. Als »Urbino« „mit schwerer Schlagseite und brennend dalag, kam eine Rauchwolke in „Sicht, »U 41« ging vor den Dampfer, tauchte und ließ ihn auf etwa „200 m passieren. Er fuhr die amerikanische Flagge ohne Neutralitäts„abzeichen an den Bordwänden. Irgend etwas Auffälliges war nicht zu „bemerken. »U 41« tauchte auf und ließ den Dampfer durch Flaggen„signal stoppen. Der Befehl wurde sofort ausgeführt und beide Fahr„zeuge näherten sich mit geringer Fahrt auf Gegenkurs. Auf das Signal, „die Papiere an Bord zu schicken, nahm der Dampfer das Gegensignal „»halb« und machte Anstalten, ein Boot zu Wasser zu lassen. Auf »U 41« „war das vordere Geschütz besetzt. Als sich beide Fahrzeuge auf etwa „300 m querab hatten, wurde von dem Dampfer plötzlich heftiges Feuer „eröffnet. Zunächst aus Gewehren entlang der ganzen Reeling, dann aus „vorn und achtern hinter der Bordwand verborgen gestandenen 7,6 cm„Geschützen. »U 41« gab noch aus dem vorderen Geschütz 3 Schuß ab, „die alle im Vorschiff des Dampfers trafen. Trotzdem der Kommandant „sofort den Befehl gegeben hatte, das Geschütz zu verlassen, wollten die „Matrosen weiterfeuern; sie mußten vom Steuermann hereingeholt werden. „»U 41« hatte mehrere Granattreffer bekommen; kurz bevor der Turm „unterschnitt, bekam er noch einen Treffer gegen ein Seitenfenster.

„Der Dampfer führte während des ganzen Gefechts die amerikanische „Flagge weiter. Allerdings wurde der Flaggenstock nach hinten um„geklappt, doch wurde die Flagge nicht durch die englische ersetzt und „blieb wehen.

„Die nun folgenden Vorgänge während der Unterwasserfahrt und des „Untergangs des Bootes berichte ich nach den Aussagen des Steuermanns „Godau, da ich während dieser Zeit infolge meiner Verwundungen be„wußtlos im Turm lag. . . ."

— (Der betreffende Teil ist hier fortgelassen, da er in dem folgenden Bericht des Steuermanns Godau wiederkehrt.) —

„Ich kam auf dem Wasser schwimmend wieder zu mir. Vom „Dampfer »Urbino«, »U 41« oder der Besatzung war nichts zu sehen.

„Nachdem ich eine Zeit geschwommen hatte, passierte mich der feindliche „Dampfer auf etwa 60 m. Ich rief und streckte die Arme hoch. Als „Antwort wurde ich verhöhnt und die Besatzung spuckte nach mir. Da „ich keine Schwimmweste hatte, zog ich mir, soweit es möglich war, die „Sachen aus und schwamm weiter.

„Nach langer Zeit sah ich ein leeres Rettungsboot des Dampfers „»Urbino«; als ich hineingeklettert war, hörte ich in einiger Entfernung „den Steuermann Godau nach mir rufen und nahm ihn auf. Wir planten, „uns erst auszuruhen, dann Segel zu setzen und einen neutralen Dampfer „zu suchen. Das Wetter war günstig. Wind etwa NW 4, Seegang 3—4, „zeitweise Hagel. Ich legte mich wegen des Blutverlustes hinten in das „Boot, der Steuermann saß vorn. Nach einiger Zeit sahen wir den „Dampfer wieder. Wir stellten uns aufrecht hin und winkten. Der „Dampfer änderte Kurs und hielt mit hoher Fahrt auf uns zu. Bald „bemerkten wir einen im Bug aufgestellten Mann, der den Kurs ein- „winkte und ab und zu mit der Faust drohte. Da der Dampfer nicht mit „der Fahrt herunterging, konnten wir nicht mehr in Zweifel sein, daß „er uns rammen wollte. Auf Verabredung sprangen wir kurz vor dem „Rammen in seine Bugwelle und kamen so gut frei von der Schraube. „Das Boot war ziemlich stark beschädigt, doch schwamm es noch auf den „Luftkästen. Als wir wieder im Boot saßen, kam der Dampfer im großen „Bogen mit gestoppter Maschine in die Nähe. Wir bekamen nach einiger „Zeit eine Leine und wurden dann an Bord genommen. Untergang des „Bootes: etwa 12 Uhr mittags deutsche Zeit; an Bord gekommen: „1,55 Uhr Nm. englische Zeit.

„Außer den Offizieren, die mich wiedererkannten, trug niemand „Uniform. Die Besatzung des Dampfers bestand nach Aussagen eines „Obermaaten aus Royal Naval Reserve und trug einschließlich der Offiziere „Zivilkleidung. Ich glaube, daß wir lediglich der Anwesenheit einer „fremden Dampferbesatzung an Bord unsere Rettung zu verdanken haben."

Dazu als Ergänzung der Bericht des U-Steuermanns Godau vom 29. April 1921:

„. . . Als sich beide Fahrzeuge — »U 41« und der fremde Dampfer — „auf etwa 300 m passierten, wurde auf uns plötzlich heftiges Gewehrfeuer „eröffnet. Der Kommandant gab die Befehle »Vorderes Geschütz Schnell- „feuer« und »Beide Maschinen Äußerste Kraft voraus«. Der erste Befehl „wurde sofort ausgeführt, ein Schuß fiel, dann verstummte das Geschütz.

„Auf meinen Zuruf »weiter feuern« stellte ich fest, daß die Nr. 2 vom „Geschütz, Ob. Mtr. Diekmann, gefallen und außenbords gespült war. Ich „sprang vom Turm und lief zur Unterstützung ans Geschütz. Ein zweiter „Schuß wurde gefeuert. — Wie weit der zweite Befehl ausgeführt wurde, „kann ich nicht sagen, ich nehme an, daß der Kommandant später Schnell„tauchen befohlen hatte, denn ich hörte, wie die Ölmaschinen abgestellt „wurden. . . . Bis zu dieser Zeit waren wir nur heftig durch Gewehr„feuer beschossen worden. Jetzt wurde aus verborgen gehaltenen Ge„schützen das Feuer eröffnet. Ich selber zählte mehrere Treffer, welche „die Bordwand zwischen dem vorderen Tiefenruder und vorderen Ge„schütz trafen. Wir feuerten noch einen Schuß, dann hörte ich, wie die „Schnellentlüftungen geöffnet wurden, und gab den Befehl: »Alles auf „Tauchstation« . . . . Ich war noch mit dem Schließen des Turmluks be„schäftigt, als der Turm noch einen Treffer erhielt. Obwohl die Turm„wand nicht durchschlagen wurde, wurden durch den Aufschlag sämtliche „Apparate, welche an der inneren Turmwand befestigt waren, herunter „gerissen.

„Das Boot tauchte zunächst gut. . . . Auf 15 m wurde das Boot „stark vorlastig, sank schnell und konnte durch die Tiefenruder nicht ge„halten werden. . . . Von vorne kam die Meldung: »Starker Wassereinbruch „in den Wohnräumen«. Die vordere Batterie wurde ausgeschaltet. — „Die Hilfslenzpumpe wurde jetzt zum Lenzen der Wohnräume benutzt, „Regler wurden durch Preßluft ausgeblasen. Trotzdem sämtliche Pumpen „lenzten, fiel das Boot und wurde 25—30° vorlastig. Auf etwa 40 m ging „der Kommandant in die Zentrale. Ich hörte folgende Befehle: »Klar bei „Sicherheitsgewichten, sämtliche Leute nach achtern, Schotten schließen« „und etwas später: »Preßluft auf Tauchtank 6 und 7«. Auf eine Anfrage „von mir nach der Zentrale, wie tief das Boot sei, erhielt ich die Ant„wort: »80 m«. Der Kommandant kam nach oben. Das Boot fing lang„sam an zu steigen und kam auf ziemlich ebenem Kiel an die Oberfläche. „Als der Turm aus dem Wasser kam, meldete der Rudergänger den „Dampfer etwa 100 m vor dem Bug. Da der Kommandant und ich nichts „sehen konnten, bekam ich den Befehl, das Turmluk zu öffnen, um fest„zustellen, wo der Dampfer sich befand. Letzterer lief mit hoher Fahrt „von uns ab, Abstand ungefähr 3000 m. Ich erhielt jetzt den Befehl, „nachzusehen, wie weit das Boot aus dem Wasser sei. Um dieses festzu„stellen, mußte ich aus dem Turm. Auf meine Antwort »Oberkante Tauch„tanks eben aus dem Wasser« gab der Kommandant den Befehl »Aus„blasen mit Gebläse«. Ich bemerkte noch, wie der Kommandant mit dem

„Öffnen des Luftmastes beschäftigt war, als der Bug plötzlich so stark „unterschnitt, daß das Heck weit aus dem Wasser kam. In der Annahme, „daß das Boot wieder tauchte, sprang ich hoch, um das Turmluk zu „schließen. Ehe ich dieses ausführen konnte, wurde ich durch eine auf„laufende Welle vom Turm gerissen und fiel aufs hintere Geschütz. Ich „sah noch, wie das Boot kerzengrade in die Tiefe sank.

„Als ich wieder an die Oberfläche kam, bemerkte ich in einem „Abstand von 30 m den Kommandanten. Da ich stark angezogen war, „zog ich mich bis auf die Leibwäsche aus. Während dieser Zeit verlor „ich den Kommandanten aus meinem Gesichtskreis. Nach einiger „Zeit bemerkte ich, daß der Dampfer wieder auf uns zukam. Als „der Dampfer sich bis auf 200 m genähert hatte, hörte ich Hilferufe „und gleichzeitig vom Dampfer johlen, rufen und pfeifen. Ich wurde „unter wüstem Gejohl, Pfeifen und Werfen mit Gegenständen auf etwa „20 m passiert und nur durch mein heftiges Abschwimmen kam ich vom „Dampfer frei. Ich nehme an, daß ich überfahren werden sollte. Auch „jetzt fuhr der Dampfer noch die amerikanische Flagge in der oben an„geführten Weise. Nach längerer Zeit bemerkte ich ein leeres Rettungs„boot und wurde in völlig erschöpftem Zustande durch Oberleutnant „Crompton hineingezogen. Nach einiger Zeit kam der Dampfer wieder „auf uns zu. Wir stellten uns aufrecht hin und winkten. Ich bemerkte „am Bug einen Mann, welcher den Kurs einwinkte und ab und zu mit „der Faust drohte. Da der Dampfer nicht mit der Fahrt herunterging, „nahmen wir an, daß wir gerammt werden sollten. Kurz bevor dieses „auch eintrat, sprangen wir in die Bugwelle. Das Boot wurde stark „beschädigt und so zurückgeworfen, daß ich es zu fassen bekam und sofort „wieder drin war. Ein schlechtes Manöver kommt hier gar nicht in Frage, „ich beobachtete ganz genau, daß der Dampfer noch ungefähr 500 m mit „hoher Fahrt weiter lief, dann stoppte und wieder auf Gegenkurs drehte. „— Ich hatte unterdessen Oberleutnant Crompton ins Boot geholfen. — „Da wir annahmen, daß sich das Manöver wiederholen würde, banden „wir uns Schwimmwesten um, welche im Boot lagen, und warteten das „weitere ab. Der Dampfer machte jetzt aber nur kleine Fahrt durchs „Wasser, kam längsseit und warf uns eine Leine zu. . . ."

Dies war die zweite Kriegstat des englischen Q-Schiffes „Baralong", das inzwischen seinen Namen, aber nicht den Charakter seiner Besatzung gewechselt hatte. Am 24. September 1915 führte es den Namen „Wiarda".

Die Unternehmung von „U 41" mit ihrem tragischen Ausgang bildete zugleich den Schluß eines Abschnitts im Handelskrieg der U-Boote. Sie ist die letzte gewesen, die noch nach den im Frühjahr und Sommer 1915 für das „Kriegsgebiet" geltenden Befehlen geführt worden ist. Inzwischen war als Folge der Versenkung des englischen Passagierdampfers „Arabic" eine einschneidende Änderung eingetreten: Der Chef des Admiralstabs hatte am 18. September den U-Bootskrieg in den Gewässern um England bis auf weiteres ganz eingestellt.

Nur „U 32" befand sich am 18. 9. noch unterwegs nach Westen. Das Boot hatte am 11. 9. Emden verlassen mit dem Befehl, nach Unterrichtung bei der U-Flottille Flandern über die dort vorliegenden Erfahrungen und letzten Nachrichten den Kurs durch die Dover-Straße zu nehmen. Nach einer Unterbrechung von rund 5 Monaten sollte jetzt zum erstenmal wieder ein großes U-Boot der Flotte jenen Weg versuchen. Aber diese Fahrt kam nicht mehr zur Ausführung. Am 19. 9. erreichte „U 32" in Ostende der Rückruf des Admiralstabs, am 21. traf das Boot auf der Ems ein.

17. Die politische Erledigung des „Arabic"-Falles und die militärischen Folgen für die Leitung des U-Bootskrieges.

Längst bevor „U 24" am 26. August nach Wilhelmshaven zurückgekehrt war, verbreiteten die Zeitungen des Auslandes die Nachricht von der Versenkung des englischen Dampfers „Arabic". Berichte von Augenzeugen lieferten die Einzelheiten: Keinerlei Angriffsbewegung von seiten des Schiffs, welche das U-Boot hätte herausfordern können, völlige Überraschung durch den Torpedoschuß, 44 Menschenleben zum Opfer gefallen, darunter 2 oder 3 amerikanische Bürger; für die englische Propaganda ein Ereignis wie gerufen, um die Glut feindseliger Stimmung in den Vereinigten Staaten gegen Deutschland zu schüren, die nach dem „Lusitania"-Falle zu hellen Flammen emporgelodert war, dann aber zur Besorgnis der Politik der Downing Street am Erlöschen zu sein schien.

Der Verlust amerikanischen Menschenlebens war wieder der Angelpunkt des neuen politischen Falles.

Die deutsche Regierung hielt es für notwendig schleunigst vorzubauen und sandte am 24. August, noch bevor es möglich gewesen war festzustellen, welches U-Boot die „Arabic" versenkt hatte, eine telegraphische Weisung an den Botschafter in Washington, auf Grund deren dieser die folgende Note an Staatssekretär Lansing richtete:

„Ich bin von meiner Regierung beauftragt, Ihnen das Nachstehende mit-
„zuteilen: »Bis jetzt ist über die Versenkung der ‚Arabic' noch keine amtliche Unter-
„richtung zu erhalten gewesen. Die Kaiserliche Regierung vertraut darauf, daß die
„Regierung der Vereinigten Staaten nicht endgültige Stellung nehmen wird, solange
„sie nur die Berichte gehört hat, die von der einen Seite kommen, und die nach der
„Ansicht meiner Regierung unmöglich mit den Tatsachen übereinstimmen können,
„sondern daß der Kaiserlichen Regierung eine Möglichkeit gegeben werden wird, in
„gleicher Weise gehört zu werden. Obwohl meine Regierung nicht an dem guten
„Glauben der Zeugen zweifelt, deren Aussagen von den Zeitungen in Europa ver-
„öffentlicht worden sind, glaubt sie darauf aufmerksam machen zu müssen, daß solche
„Aussagen natürlich in großer Erregung gemacht worden sind, welche leicht einen
„falschen Eindruck erwecken können. Falls Amerikaner wirklich ihr Leben verloren
„haben sollten, so würde dies selbstverständlich gegen die Absicht der Deutschen Regie-
„rung geschehen sein, welche diese Tatsache tief bedauern würde, und mich beauftragt

„hat, ihr aufrichtiges Mitgefühl der Regierung der Vereinigten Staaten zum Ausdruck „zu bringen. Darf ich Sie bitten, das Obige zu veröffentlichen, oder mich wissen zu „lassen, ob es Ihnen recht ist, wenn ich dies tue?"

Einen weiteren Schritt unternahm der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, indem er am 27. August den Kaiser dazu veranlaßte, gegen den Einspruch der Marine — worauf später noch näher einzugehen sein wird —, seine Einwilligung zu einer bestimmten vom Kanzler vertretenen Richtlinie für die weiteren diplomatischen Verhandlungen in den nun wieder brennend gewordenen Fragen des U-Bootskrieges zu geben. Die Entscheidung des Kaisers lief darauf hinaus, daß am gleichen Tage an den Botschafter nach Washington eine telegraphische Instruktion des Auswärtigen Amtes ging. Darin war vor allem zur vertraulichen Verwendung die Mitteilung enthalten, daß die U-Bootskommandanten bereits den Befehl hätten, Passagierdampfer zu schonen; ferner der Auftrag, bei den mündlichen Verhandlungen als Grundlagen dienen zu lassen: Die Überweisung des „Lusitania"-Falles an ein Schiedsgericht und das gemeinsame amerikanisch-deutsche Verfechten des Grundsatzes der Freiheit der Meere.

Graf Bernstorff benutzte nun die Mitteilung bezüglich des angeordneten Schonens der Passagierdampfer auf eigene Verantwortung dazu, um in der ersten amerikanischen Erregung nach der „Arabic"-Versenkung „abzuwiegeln". Er gab dem Staatssekretär Lansing seine Zustimmung, daß jene deutsche Maßnahme in der amerikanischen Presse veröffentlicht würde, worauf alsbald eine gewisse Beruhigung der öffentlichen Meinung eintrat.

Inzwischen war „U 24" eingelaufen, und der Kommandant, Kapitänleutnant Schneider, hatte dem Admiralstab am 2. September die nachstehende ausführliche Meldung über die Versenkung der „Arabic" vorgelegt:

„Am 19. August lag ich etwa 60 sm südlich von Kinsale bei dem „Dampfer »Dunsley« und war im Begriffe, diesen Dampfer, nachdem die „Leute ihn in zwei Rettungsbooten verlassen hatten, durch Geschützfeuer „zu versenken, als ich in weiterer Entfernung einen größeren Dampfer „mit südwestlichem Kurs auf mich zukommen sah. Ich fuhr zunächst auf„getaucht, später untergetaucht, von der »Dunsley« weg auf die Kurslinie „des gesichteten Dampfers zu, um bei Ineinspeilen der Masten seinen „Kurs festzustellen. Bei Näherkommen nahm ich wahr, daß der Dampfer „grau gemalt war; Aufbauten waren nicht zu erkennen. Er führte keine

„Flagge, neutrale Abzeichen und Namen waren nicht auszumachen. Als „er sich der »Dunsley« näherte, nahm er seinen Kurs auf die »Dunsley« „zu, änderte dann aber plötzlich wieder Kurs direkt auf mich. Er konnte „meiner Ansicht nach in der kurzen Zeit, die vor dem Zudrehen auf die „»Dunsley« bis zum Wiederabdrehen auf mich zu verfloß, die Insassen „der Rettungsboote der »Dunsley« nicht aufgenommen haben. Daß die „»Dunsley« angegriffen worden war, mußte man, weil sie mit dem Vor„schiff sehr tief lag, von dem Dampfer aus gesehen haben. Das Verhalten „des Dampfers war mir daher sehr auffällig und zwang mich zu der „Annahme, daß er mich bemerkt hatte und rammen wollte. Dies glaubte „ich um so mehr, als mich erst am 14. August in der Irischen See ein „größerer, anscheinend der britischen »Royal Mail Steam Packet Co.« „gehöriger Dampfer ohne jede Veranlassung mit Geschützfeuer angegriffen „hatte. Ich kam daher dem erwarteten Rammstoß des Dampfers durch „Angreifen unter Wasser zuvor. Der Torpedo traf, das Schiff sank schnell. „Nach dem Schuß sah ich eine große Zahl von Booten — ungefähr 15 —, „die fast alle voll besetzt waren. Das Wetter war gut. Die Boote setzten „Segel und fuhren der Küste zu.

„Erst nach meiner Rückkehr erfuhr ich aus den Zeitungen, daß der „in der Nähe der »Dunsley« versenkte Dampfer die »Arabic« war."

Auf Grund dieses dienstlichen Berichts des U-Bootskommandanten legte die deutsche Regierung ihre erste Stellungnahme gegenüber den Vereinigten Staaten am 7. September in einer Aufzeichnung nieder, die sie veröffentlichte und dem amerikanischen Botschafter in Berlin, Gerard, überreichen ließ. Die Aufzeichnung gab in ihrem ersten Teil den Inhalt der Meldung des Kapitänleutnants Schneider wieder und vertrat abschließend dazu den folgenden Standpunkt:

„Nach seinen Instruktionen durfte der Kommandant die »Arabic« ohne War„nung und ohne Rettung der Menschenleben nur dann angreifen, wenn das Schiff „entweder einen Fluchtversuch machte oder Widerstand leistete. Aus den Begleit„umständen mußte er aber den Schluß ziehen, daß die »Arabic« einen gewaltsamen „Angriff auf das Unterseeboot plante. Dieser Schluß lag um so näher, als er am „14. v. M., also wenige Tage vorher, in der Irischen See von einem großen, an„scheinend der britischen Royal Mail Steam Packet Company gehörigen Passagier„dampfer, den er weder angegriffen noch angehalten hatte, schon aus weiterer Ent„fernung beschossen worden war.

„Daß durch das Vorgehen des Kommandanten Menschenleben verlorengegangen „sind, bedauert die Deutsche Regierung auf das lebhafteste; insbesondere spricht sie „dieses Bedauern der Regierung der Vereinigten Staaten wegen des Todes amerika„nischer Bürger aus. Eine Verpflichtung, hierfür Schadenersatz zu leisten, vermag sie

„indes selbst für den Fall nicht anzuerkennen, daß der Kommandant sich über die „Angriffsabsicht der »Arabic« geirrt haben sollte. Sofern etwa über diesen Punkt „zwischen der Deutschen und der Amerikanischen Regierung eine übereinstimmende „Auffassung nicht zu erzielen sein sollte, wäre die Deutsche Regierung bereit, die „Meinungsverschiedenheit als eine völkerrechtliche Frage gemäß Artikel 38 des Haager „Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle dem Haager „Schiedsgericht zu unterbreiten; dabei setzt sie als selbstverständlich voraus, daß der „Schiedsspruch nicht etwa die Bedeutung haben soll, eine generelle Entscheidung über „die völkerrechtliche Zulässigkeit oder Unzulässigkeit des deutschen Unterseebootskrieges „zu treffen."

Die politische Wirkung der Äußerung der deutschen Regierung sowie die weitere Entwicklung der diplomatischen Unterhandlungen in den Vereinigten Staaten werden wieder am vollständigsten durch die entsprechenden Auszüge aus den telegraphischen Berichten des deutschen Botschafters an das Auswärtige Amt dargestellt.

Ein Bericht aus Washington vom 14. September:

„. . . Lansing ist auf Grund des Zeugenmaterials der »Arabic« fest davon „überzeugt, daß der Kommandant des Unterseeboots nicht genötigt und infolgedessen „nicht berechtigt war, die »Arabic« ohne Warnung zu torpedieren. Er hofft, daß „das Zeugenmaterial die deutsche Regierung überzeugen wird.

„Um eine völlige Einigung zu erzielen, wäre es zunächst nötig, mich zu ermächtigen, hier nochmals kategorisch die Instruktion an die Kommandanten bekanntzugeben, welche eine Wiederholung ähnlicher Vorfälle ausschließt. Wenn wir allerdings dabei bleiben müssen, daß der Kommandant im »Arabic«-Falle seinen Instruktionen entsprochen hat, ist meines Erachtens eine Einigung ausgeschlossen, da das „Vertrauen in die Ehrlichkeit unserer Absichten fehlen wird. Immerhin würde ich „dann versuchen, eine schiedsrichterliche Erledigung der widerstreitenden Aussagen „zu erreichen. . . .

„Lansing wird die »Arabic«-Aufzeichnung (der deutschen Regierung) nicht beantworten und den ganzen diplomatischen Verkehr über diese Frage nur noch durch „mich leiten. Er betrachtet diesen Weg als ultima ratio auf der Basis, daß Wilson „und ich auf die Politik der Freiheit der See verpflichtet seien.

„Zum Schluß bemerke ich noch, daß man hier außerordentlich erfreut wäre, „wenn es sich schon jetzt machen ließe, daß wir die Instruktionen an die Kommandanten auf alle Kauffahrteischiffe ausdehnten. Man argumentiert nämlich so, daß „letztere doch nur langsam fuhren und bisher immer gewarnt worden seien. Der „Vorteil des Nichtwarnens käme nur bei den schnellfahrenden Passagierdampfern in „Betracht, die wir sowieso zu warnen versprochen hätten. Die Frage könne uns „also gleichgültig sein, während wir hier einen großen Eindruck machen und die „Stellung der Vereinigten Staaten in den Verhandlungen mit England sehr stärken „würden. Immerhin kann ich allenfalls auch ohnedem eine Einigung zustande bringen. „Der Kernpunkt liegt aber in der Frage der Beurteilung der Handlungsweise des Kom-

„mandanten im »Arabic«-Falle, weil diese Frage das Vertrauen in die Zukunft „involviert. Übrigens ist ja sowieso kein Zweifel, daß ein neuer »Arabic«-Vorfall ohne „weiteres zum Kriege führen würde." —

Aus einem Bericht des Botschafters vom 28. September:

„Die Verhandlung über den Unterseebootskrieg steht noch immer still. Aus der „Tatsache indes, daß Lansing ruhig auf Urlaub weilt und Präsident Wilson keine „Eile gezeigt hat, sich über die von mir unter der Hand unterbreiteten Vorschläge zu „äußern, darf ich wohl mit Berechtigung den Schluß ziehen, daß amerikanischerseits „die Situation nicht mehr als kritisch angesehen wird. Auch die Presse hat sich be„ruhigt, da neuerdings mehrere Fälle von Angriffen deutscher Unterseeboote gemeldet „worden sind, bei denen die Kommandanten ganz nach unseren Zusicherungen ver„fuhren. Unter diesen Umständen ist es vielleicht möglich, daß Herr Wilson in dem „Spezialfall der »Arabic« auf unseren Vorschlag der internationalen Untersuchungs„kommission eingehen wird. Irgendein Ausweg muß sich jedenfalls finden, um die „»Arabic«- und »Lusitania«-Fälle ganz aus der Welt zu schaffen. Erst dann wird „sich zeigen können, ob Präsident Wilson seinen Zusagen entsprechend scharf gegen „England vorgehen wird. . . ."

Mit diesem Bericht des Grafen Bernstorff vom 28. kreuzte sich eine Instruktion, die das Auswärtige Amt im Einvernehmen mit dem Admiralstab am 26. September an den Botschafter nach Washington gelangen ließ. Nach einem kritischen Abwägen der Zeugenaussagen von der „Arabic" und der dienstlichen Vernehmungen des Kommandanten und der anderen beteiligten Personen von »U 24« nahm die deutsche Regierung zu der Frage, auf die es sich zuspitzte, Stellung, ob der U-Bootskommandant der amerikanischen Regierung gegenüber zu decken sei oder nicht.

Nachstehend der Wortlaut der betreffenden Sätze aus der telegraphischen Weisung des Auswärtigen Amts:

„Bei dieser Sachlage besteht kein Zweifel, daß der Unterseebootskommandant „einen Rammversuch der »Arabic« angenommen hat und allen Grund hatte, ihn „anzunehmen. Andererseits will die Deutsche Regierung den eidlichen Aussagen der „englischen Schiffsoffiziere der »Arabic« den Glauben nicht versagen und danach zu„geben, daß tatsächlich ein Rammversuch nicht vorgelegen hat.

„Der Angriff des Unterseeboots hat somit den erteilten Befehlen zu unserm „Bedauern nicht entsprochen; dem Kommandanten ist eine dahingehende Eröffnung „gemacht worden. Die Deutsche Regierung ist behufs endgültiger Beilegung des „Zwischenfalls aus freundschaftlichem Entgegenkommen, jedoch ohne Anerkennung „völkerrechtlicher Verpflichtung, bereit, für den Tod amerikanischer Bürger Ent„schädigung zu gewähren."

Der deutsche Botschafter wurde ermächtigt, der amerikanischen Regierung eine entsprechende Mitteilung zu machen.

Da aber, nach den Aufzeichnungen des Grafen Bernstorff, die amerikanische Regierung in den mündlichen Verhandlungen unbedingt darauf bestand, daß in der deutschen Erklärung eine Wendung enthalten sein müsse, welche die „Mißbilligung" des Vorfalls durch die deutsche Regierung ausdrückte, so stand der Botschafter vor der Frage, ob die erhaltene Instruktion ihm den Gebrauch einer solchen Wendung gestattete. Da andernfalls, wie er die Lage ansah, der Bruch unvermeidlich war und eine dilatorische Behandlung nichts genützt hätte, vielmehr auf die amerikanischen Schritte in einem angemessenen Zeitraum eine Antwort gegeben werden mußte, handelte Graf Bernstorff auf eigene Verantwortung und übergab am 5. Oktober Herrn Lansing folgende Erklärung:

„Die von Seiner Majestät dem Kaiser den deutschen Unterseebootskommandanten „erteilten Befehle, von denen ich bei einer früheren Gelegenheit Kenntnis gab, lauten „so bestimmt, daß eine Wiederholung ähnlicher Zwischenfälle wie des »Arabic«-Falles „als ausgeschlossen gilt. Nach dem Bericht des Unterseebootskommandanten, der die „»Arabic« versenkte, und seinen eidesstattlichen Aussagen sowie denen seiner Mannschaft war der Kommandant überzeugt, daß die »Arabic« beabsichtigte, das Unterseeboot zu rammen. Anderseits will die Kaiserliche Regierung den guten Glauben der „eidlichen Aussagen der englischen Offiziere der »Arabic«, wonach das Schiff einen „Rammversuch nicht beabsichtigte, nicht in Zweifel ziehen. Der Angriff des Unterseeboots hat somit den erteilten Befehlen nicht entsprochen. Die Kaiserliche Regierung billigt diesen Vorgang nicht und bedauert ihn. Dem Kommandanten ist eine „dahingehende Eröffnung gemacht worden. Unter diesen Umständen ist meine Regierung bereit, eine Entschädigung für die zu ihrem großen Bedauern auf der »Arabic« „verlorengegangenen amerikanischen Menschenleben zu zahlen."

Nicht anders als durch eine Erklärung mit diesem Wortlaut glaubte der Botschafter die schwebende Krisis im Sinne der deutschen Politik überwinden zu können. Eine Note des Staatssekretärs Lansing vom 6. Oktober bestätigte dann auch die endgültige Beilegung des „Arabic"-Falles.

Während noch die Fäden der Politik zwischen Berlin und Washington gesponnen wurden, nahm die Entwicklung innerhalb der deutschen Kriegsleitung — zwischen Politik und Marine und innerhalb der Seekriegsleitung selbst — eine ganz andere Richtung.

Sobald die Berichte der fremden Presse über die Versenkung der „Arabic" durch ein deutsches U-Boot zur Kenntnis des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg gelangten und er ihre möglichen Folgen für die von ihm betriebene Politik der Verständigung mit Amerika ersah, setzte er sich

umgehend mit dem Staatssekretär v. Tirpitz und dem Chef des Admiralstabs der Marine in Verbindung, um über die gebotenen politischen und militärischen Schritte ins Reine zu kommen. Auf Wunsch des Kanzlers ließ der Chef des Admiralstabs zunächst am 24. August ein Fernschreiben an das Kommando der Hochseeflotte abgehen:

„Reichskanzler bittet angesichts des »Arabic«-Falles, daß U-Boots-„kommandanten nochmals auf Allerhöchst befohlene Einschränkung hin-„gewiesen werden."

Sodann erwirkte der Reichskanzler bei dem Kaiser das Anberaumen eines Vortrags, um eine Entscheidung in die Hand zu bekommen, welches die endgültigen Richtlinien sein sollten für die künftige Führung des U-Bootskrieges und das davon abhängige Verhältnis Deutschlands zu den Vereinigten Staaten. Der Vortrag fand am 26. August im Schloß Pleß statt. Zugegen waren außer dem Kaiser: der Reichskanzler, der Chef des Admiralstabs Admiral Bachmann, Großadmiral v. Tirpitz, der Chef des Marinekabinetts Admiral v. Müller, der Chef des Generalstabs General v. Falkenhayn und der Gesandte v. Treutler als Vertreter des Auswärtigen Amts. Nach den über die Beratung vorhandenen Aufzeichnungen wurden die Ansichten der beteiligten führenden Persönlichkeiten in nachstehendem Sinne zum Ausdruck gebracht:

Der Reichskanzler wies auf die große Erregung hin, die durch die Torpedierung der „Arabic" in den Vereinigten Staaten hervorgerufen sei. Von allen Seiten häuften sich die Meldungen, daß die Lage sehr ernst wäre. Selbst wenn es gelänge, diesmal noch das Schlimmste zu verhüten, so könne er doch nicht dauernd auf einem Vulkan wandeln. Er müsse Sicherheit für seine Politik haben. Denn die Haltung der Vereinigten Staaten zu uns mache sich auch allen möglichen anderen Staaten gegenüber geltend, sie sei beispielsweise ein förmliches Barometer für die Haltung der Balkanstaaten. Die Verhandlungen mit Bulgarien, die schon einen so guten Fortgang genommen hätten, seien sofort ins Stocken geraten, als die Nachrichten von der Erregung der Vereinigten Staaten über die „Arabic"-Torpedierung eingetroffen wären. Dem müsse für die Zukunft vorgebeugt werden. Dies könne nur dadurch geschehen, daß durch den Botschafter in Washington eine Erklärung an die amerikanische Regierung abgegeben werde, in der ausgesprochen würde,

1. daß die deutschen U-Bootskommandanten den bestimmten Befehl hätten, keine Passagierdampfer ohne Warnung und ohne daß den Passagieren und Mannschaften Gelegenheit zur Rettung gegeben werde, zu versenken;

2. daß die Frage des Schadenersatzes für die amerikanischen „Lusitania"-Verluste einem Schiedsgericht unterbreitet werden möge;

3. daß die amerikanische Regierung deutscherseits gebeten werde, die angebotenen Schritte zu tun, um England auf den Boden der Londoner Deklaration zurückzuführen.

Der Chef des Admiralstabs bekämpfte auf das entschiedenste den Gedanken einer Erklärung wie der von dem Kanzler skizzierten, besonders bezüglich des ersten Punktes, weil damit die Unzulässigkeit des bisherigen Verfahrens des U-Bootskrieges amtlich und öffentlich zugegeben, ferner ein beabsichtigtes Vorgehen der Seekriegführung verkündet und den feindlichen Gegenmaßnahmen preisgegeben würde, wodurch die Wirksamkeit dieser Kriegführung unmöglich gemacht werde. Schließlich würde die ganze Art des in der Erklärung angegebenen Verfahrens der reinste Selbstmord für die U-Boote sein.

Was den dritten Punkt, die Londoner Deklaration betreffend, angehe, so würde seine Annahme seitens Englands keinen nennenswerten Vorteil für Deutschland bringen.

Großadmiral v. Tirpitz: Da fast alle Frachtdampfer auch Passagiere mitnähmen oder mitnehmen könnten, bedeute die grundsätzliche Rücksichtnahme auf die Passagiere das völlige Einstellen des U-Bootskrieges. Ferner glaube der Reichskanzler die Wirkung seiner Maßnahme dadurch erhöhen zu können, daß er sie der amerikanischen Regierung und damit der ganzen Welt mitteilte. Nach Ansicht des Großadmirals gab man damit ein Zeichen von Schwäche. Eine solche Mitteilung erwecke den Anschein der Unrechtmäßigkeit des früheren Verhaltens und wäre gewissermaßen unwiderruflich.

Die Marine wäre durchaus zu Zugeständnissen bereit, aber diese gingen in eine ganz andere Richtung. Wenn man sicher verhüten wollte, daß die großen Passagierdampfer torpediert würden, so ließe sich das dadurch erreichen, daß man für einige Zeit, solange es auf das Vermeiden von Zwischenfällen mit Amerika ankam, die U-Boote in das Mittelmeer verlegte, wo solche Dampfer nicht verkehrten. Dabei würde den U-Bootskommandanten keine so unmögliche Aufgabe wie der Handelskrieg nach der Prisenordnung zugemutet und trotzdem die Schädigung Englands nicht eingestellt.

Im übrigen sei Amerika der Feind Deutschlands und würde auch durch die vom Kanzler geplante Erklärung nicht an die Seite der deutschen Regierung gebracht werden, so wie ja auch die freundlichen deutschen

Noten im „Lusitania"-Falle die Amerikaner nicht zu gewinnen vermocht hätten.

Der Chef des Generalstabs erklärte, er könne nur auf dem schon früher eingenommenen Standpunkt beharren, daß alles getan werden müsse, was einen Konflikt mit den Vereinigten Staaten verhindern könne. General v. Falkenhayn sah in dem von England verfolgten Kriegsziel, Deutschland durch Erschöpfung zum Erliegen zu bringen, eine ernste Gefahr; durch den Übertritt der Vereinigten Staaten auf die Seite der Gegner würde die Lage Deutschlands in dieser Hinsicht verschlimmert werden. Dies müsse unbedingt vermieden werden. Sei die Einschränkung oder gar die Einstellung des U-Bootskrieges dazu erforderlich, so könne das nicht umgangen werden. Die vergangenen sechs Monate hätten ferner bewiesen, daß eine Schädigung Englands in dem Maße, daß es zum Nachgeben geneigt gemacht würde, durch die U-Boote nicht eingetreten sei und daß dies auch nicht zu erhoffen wäre.

Der Reichskanzler betonte, daß der U-Bootskrieg keineswegs, auch nicht an bestimmten Stellen, aufhören solle; nur auf das Schonen der Passagierschiffe sei er aus und darauf, daß an Amerika eine entsprechende Erklärung abgegeben würde, damit, wenn später doch einmal ein Verstoß vorkäme, der deutschen Regierung kein politischer Vorwurf gemacht werden könne.

Admiral Bachmann riet, zunächst abzuwarten, ob im „Arabic"-Falle überhaupt von dem Verstoß eines U-Bootskommandanten die Rede sein könne. Vielleicht würde gar kein Anlaß zu einem amerikanischen Vorwurf und einer deutschen Erklärung vorliegen. Sollte dies aber doch nötig werden, so bäte er, ihr die Fassung zu geben: es werde gebührende Vorsorge getroffen werden, daß künftig das Leben der Reisenden auf großen Passagierdampfern durch die U-Boote nicht gefährdet würde. Über die Art und Weise, wie das geschehe, solle aber nichts gesagt werden.

Der Gesandte v. Treutler sprach sich im Sinne des Reichskanzlers aus, empfahl aber die Fassung der Erklärung nach dem Vorschlag des Chefs des Admiralstabs.

Admiral v. Müller riet, die Rückkehr des in Frage kommenden U-Boots abzuwarten. Sollte sich eine Erklärung der deutschen Regierung als notwendig erweisen, so müsse sie im Einvernehmen zwischen Reichskanzler und Marine in einer beide Teile befriedigenden Form abgefaßt werden. Diese Fassung sei vielleicht schon vorzubereiten.

Der Kaiser entschied, der Reichskanzler solle im Verein mit der Marine die Fassung einer gegebenenfalls an die Vereinigten Staaten abzugebenden Erklärung aufsetzen und ihm vorlegen.

Am folgenden Morgen, dem 27. August, hielt der Reichskanzler in Abwesenheit der Admirale dem Kaiser nochmals allein Vortrag und drängte dahin, unter Hinweis auf ernste Nachricht aus Washington, daß mit dem Absenden der am Tage vorher umstrittenen Erklärung nicht mehr gezögert werden dürfe. Der Kaiser gab jetzt seine Einwilligung, und noch an demselben Tage ging vom Auswärtigen Amt an Graf Bernstorff die telegraphische Anweisung, die drei zur Beratung gestandenen Punkte als Unterlagen für seine Verhandlungen mit Staatssekretär Lansing zu benutzen[1]).

Am Nachmittag des 27. August wurde dem Staatssekretär v. Tirpitz und Admiral Bachmann durch den Gesandten v. Treutler von dem Vorgange Mitteilung gemacht.

Die Handlungsweise des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg wurde, wie es kaum anders sein konnte, von dem Großadmiral v. Tirpitz als eine Verletzung seiner Person als Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts und als mitbeteiligter Berater des Obersten Kriegsherrn empfunden. Was die Sache anbetraf, so sah sich Großadmiral v. Tirpitz außerstande, die vom Kanzler eingeleitete militärisch-politische Maßnahme auf sich zu nehmen. Sein Verbleiben in der Stellung hielt der Staatssekretär deshalb für unmöglich und unterbreitete dem Kaiser am 27. August sein Abschiedsgesuch.

Dies der Wortlaut:

„Euere Kaiserliche Majestät hatten befohlen, daß der Herr Reichs-
„kanzler und ich eine Mitteilung an die Vereinigten Staaten, betreffend
„den Unterseebootskrieg, vereinbaren und Euerer Majestät zur Entschei-
„dung unterbreiten sollten.

„Ich hatte gehofft, daß eine Fassung gefunden werden könnte, wie
„sie einerseits den politischen Anforderungen genügte, andererseits einer
„wirksamen Kriegführung gegen England nicht vorgriffe. Es handelt sich
„bei diesen Fragen letzten Endes stets um eine Gefährdung des Lebens-
„werkes Euerer Majestät, für welches ich unter allen Umständen einzutreten
„verpflichtet bin.

„Wie mir Exzellenz v. Treutler im Auftrage des Herrn Reichs-
„kanzlers mitteilt, hat dieser inzwischen eine Entscheidung Euerer Majestät

[1]) Vgl. auch S. 269.

„herbeigeführt, ohne mich vorher hinzuzuziehen. Der mir nachträglich von „Exzellenz v. Treutler mitgeteilten Fassung der Erklärung konnte ich nicht „zustimmen.

„Ich ersehe aus diesem Verhalten des Herrn Reichskanzlers, daß „dieser auf meine Mitarbeit in dieser Frage keinen Wert legt. Diese meine „Ansicht wird noch weiter dadurch bestärkt, daß der Herr Reichskanzler „die mir in einer längeren Unterredung über den U-Bootskrieg in der „ersten Hälfte dieses Monats ausdrücklich gemachte Zusage, mich vor „weiteren Schritten in dieser Frage in Berlin zu hören, nicht erfüllt hat.

„Bei diesem Verhalten des Herrn Reichskanzlers mir gegenüber kann „ich mir auch meinerseits von einem Zusammenarbeiten mit ihm keinen „Erfolg versprechen.

„Euere Kaiserliche und Königliche Majestät bitte ich daher allerunter„tänigst, mich von meiner Stellung als Staatssekretär des Reichs-Marine„Amts in Gnaden zu entheben.

„Sollten Euere Majestät an einer anderen Stelle während des Krieges „für mich Verwendung haben, so würde ich glücklich sein, auch weiterhin „meine Kräfte voll in den Dienst Euerer Majestät und des Vaterlandes „stellen zu können."

Der Chef des Admiralstabs benachrichtigte vorerst am 27. August in vorbeugender Absicht das Kommando der Hochseeflotte:

„Empfehle, bis Lage geklärt, keine weiteren U-Boote zum U-Bootskrieg zu entsenden."

Vor weiteren Entschließungen suchte Admiral Bachmann beim Auswärtigen Amt Auskunft zu erhalten, welches denn der Inhalt der an den Botschafter nach Washington übermittelten Weisungen wäre. Als am 28. 8. eine persönliche Rückfrage durch Konteradmiral Behncke nicht restlosen Aufschluß erbracht hatte, und als dann schließlich auf schriftlichem Wege am 29. 8. das Gewünschte in Erfahrung gebracht worden war, hielt es Admiral Bachmann für unerläßlich, über sein weiteres Zusammenarbeiten mit dem Reichskanzler Klarheit zu schaffen und fertigte dazu am 30. August eine eingehende und dringliche Vorlage an den Kaiser:

„Euerer Majestät meldete ich gelegentlich des gemeinsamen Immediat„vortrages vom 26. August folgende Gründe gegen die vom Herrn Reichs„kanzler gewünschte Erklärung:

„1. Wir sollten uns nicht festlegen, bevor der militärische Sachverhalt durch Anhören des U-Bootskommandanten geklärt ist.

„2. Durch Bekanntgabe des bisher geheimen Befehls an einen neutralen Staat geben wir diesem und damit auch unserem Gegner eine Kriegsmethode preis.

„3. Der Gegner wird diese Kenntnis ausnutzen, indem er zum Beispiel Schiffe, die bisher nicht dem Passagierverkehr dienten, scheinbar diesen Dienst tun läßt, nur um auf ihnen Frachten sicher zu befördern.

„Euere Majestät geruhten schon daraufhin zu entscheiden, der Herr Reichskanzler solle im Verein mit den Dienststellen der Marine die Fassung einer etwa an die Vereinigten Staaten abzugebenden Erklärung aufsetzen und Euerer Majestät unterbreiten. Dieser Allerhöchste Befehl eröffnete mir die Möglichkeit, an der Frage weiter mitzuwirken und, sofern keine Einigung erzielt wurde, Euerer Majestät noch weitere gewichtige Gründe für meinen Standpunkt vorzutragen.

„Der Herr Reichskanzler hat aber entgegen diesem ausdrücklichen Befehl Euerer Majestät mich nicht weiter herangezogen, sondern am 27. August ohne weiteres Euer Majestät Entscheidung herbeigeführt.

„Ich habe daher folgende Gesichtspunkte nicht mehr zur Geltung bringen können:

„A. Hinsichtlich der Freigabe der Passagierdampfer:

„1. Durch Bekanntgabe des Befehls an die Amerikaner wird derselbe praktisch unwiderruflich.

„2. Erhalten die Engländer Kenntnis von dem Befehl, woran kein Zweifel bestehen kann, so wird die Folge sein, daß das Kriegsmaterial auf die Passagierdampfer flüchtet. Eine Garantie Amerikas bietet hiergegen keine ausreichende Sicherheit.

„3. Dadurch, daß die Schonung der großen Passagierdampfer öffentlich bekanntgegeben wird, wird das Prinzip des U-Bootskrieges vor aller Welt durchlöchert. Der U-Bootskrieg ist jetzt und für die nächsten Jahrzehnte die einzige Waffe, mit der Euer Majestät England wirksam bedrohen und in Schach halten können. Den Engländern muß hierzu aber die Überzeugung beigebracht werden, daß Euer Majestät diese Waffe jetzt und in Zukunft uneingeschränkt führen wollen.

„B. Hinsichtlich der Frage des Schadenersatzes im »Lusitania«- und »Arabic«-Fall sowie des Anerbietens, im Fall der Gegenseitigkeit zur Londoner Erklärung zurückzukehren, welche beiden Punkte beim Vortrag vor Euerer Majestät am 26. August überhaupt nur gestreift wurden:

„1. Schon die Bereitwilligkeit zu Verhandlungen über die Annahme „eines Schiedsgerichts bezüglich Schadenersatzes für die mit »Lusitania« „und »Arabic« untergegangenen amerikanischen Menschenleben schließt das „Zugeständnis in sich, daß wir diese beiden feindlichen Schiffe zu Unrecht „versenkt haben. Wir würden dann bei späteren internationalen Verhand„lungen hierauf festgenagelt werden und würden damit die wirksamste „Waffe gegen unseren hartnäckigsten Feind für immer aus der Hand „gegeben haben. Über die Bedeutung dieser Waffe für das englische Wirt„schaftsleben sind nähere Ausführungen in der Euerer Majestät heute „unterbreiteten Denkschrift[1]) enthalten.

„2. Die Rückkehr zur Londoner Erklärung würde uns keinerlei „Nutzen bringen; England würde durch Druck auf die Herkunftsländer der „von uns gewünschten Rohstoffe sowie auf unsere neutralen Nachbarn, „nötigenfalls auch durch Erklärung der Blockade zu verhindern wissen, „daß wir unseren Rohstoffbedarf decken, während andererseits unser Druck „auf das englische Wirtschaftsleben aufhören würde.

„Von der Entscheidung Euerer Majestät auf den Immediatvortrag „des Herrn Reichskanzlers vom 27. August hat mir dieser nur kurz in „allgemeinen Kenntnis gegeben.

„Auf mein an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes gerichtetes „Ersuchen um Mitteilung des Wortlauts der nach Washington gegebenen „Erklärung erhielt ich am 28. August eine kurze Nachricht, aus der ich „folgern mußte, daß die Frage des Schadenersatzes und der Londoner Er„klärung fallengelassen seien. Auf meine ausdrücklich gestellte Rückfrage „erfahre ich aber heute — am 30. August —, daß dies nicht zutrifft. Als „Grund, daß mir in der ersten Auskunft nur der Punkt betreffend Paso„gierdampfer genannt war, führte der Herr Staatssekretär des Aus„wärtigen Amtes an, daß nur dieser Punkt zur Zeit für die militärischen „Entschließungen in Betracht kommen dürfte. Diese Ansicht trifft, wie „meine obige Stellungnahme zu Punkt B 1 und 2 zeigt, nicht zu. Auch kann „ich grundsätzlich den Herrn Staatssekretär des Auswärtigen Amts nicht „für befugt halten, zu beurteilen, ob und von wann ab Allerhöchst mit „Fragen der Seekriegführung zusammenhängende Weisungen militärische „Bedeutung haben, und mir solche Weisungen trotz ausdrücklicher Anfrage „vorzuenthalten.

„So fehlen mir noch heute — nach vier Tagen — genügende Unter„lagen, um auf dem Boden der von Eurer Majestät getroffenen Ent„scheidung die Interessen der Seekriegführung in dieser überaus wichtigen „Frage pflichtgemäß zu vertreten.

[1]) Es handelt sich um die auf Seite 193 erwähnte Denkschrift vom 30. 8.

„Ich habe daher nur auf das Geratewohl und vielleicht schon zu spät „beim Herrn Reichskanzler die nachstehenden Forderungen anmelden „können, die sich aus der von Eurer Majestät getroffenen Entscheidung für „die Kriegführung ergeben.

„1. Die Vereinigten Staaten müssen Namen, Kennzeichen sowie Aus„kunfts- und Abfahrtszeiten der fraglichen englischen Passagierdampfer „mitteilen.

„2. Die Vereinigten Staaten müssen sich dafür verbürgen, daß diese „Dampfer nicht bewaffnet sind, und weder Kriegsmaterial noch Truppen „an Bord haben.

„Eure Majestät bitte ich, Befehle erteilen zu wollen, welche für die „Zukunft eine ausreichende Mitwirkung des Chefs des Admiralstabes „sicherstellen bei Fragen, die mit der Seekriegführung zusammenhängen."

Von dem Einreichen eines Abschiedsgesuches glaubte Admiral Bachmann jetzt absehen zu müssen, weil ihm in der Kaiserlichen Entscheidung auf sein Abschiedsgesuch von Anfang Juni befohlen worden war, sein dienstliches Verhalten nicht von Allerhöchsten Anordnungen, die seiner Auffassung zuwider waren, abhängig zu machen.

Das Abschiedsgesuch des Großadmirals v. Tirpitz und die Beschwerde des Chefs des Admiralstabes über den Reichskanzler v. Bethmann Hollweg mußten den Kaiser erkennen lassen, daß er an einem Scheidewege stand. Eine Einheitlichkeit der Führung des Seekrieges konnte nicht bestehen, wenn diese drei Männer, die in ihren Grundauffassungen vollkommen auseinandergingen, die schon von Anbeginn des U-Bootskrieges miteinander rangen, und die in ihren persönlichen Beziehungen so hart zusammengeprallt waren, weiterhin gemeinsam wirken sollten. Zu der einen oder der anderen Richtung mußte sich der Kaiser bekennen. Er hatte innerlich die Wahl bereits getroffen, als er am 27. August dem Kanzler das letzte Wort allein ließ.

Bei den weiteren Kabinettsentscheidungen, die eine durchgreifende Neubildung in der Leitung der Marine schufen, war der Chef des Marinekabinetts, Admiral v. Müller, der Berater des Kaisers. Admiral v. Müller stand aus Überzeugung zu der Politik und der Person des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg. Diese Einstellung war das Bestimmende für die dann getroffenen Maßnahmen persönlicher Art.

Das Abschiedsgesuch des Großadmirals v. Tirpitz wurde durch eine Kabinettsorder vom 30. August abgelehnt. Darin wurde die

Beschwerde über das Vorgehen des Kanzlers als nicht berechtigt zurückgewiesen. Die Ansichten des Staatssekretärs seien gehört worden. Die Kaiserliche Order an den Großadmiral fährt dann fort:

„Andererseits ist Mir aus diesem wie aus vielen vorhergegangenen „Fällen die Überzeugung geworden, daß ein Zusammenarbeiten des Reichs„kanzlers mit Ihnen in den Marinefragen, welche das Gebiet der aus„wärtigen Politik berühren — und das sind so ziemlich alle Fragen der „Seekriegführung —, ausgeschlossen ist. Ich muß deshalb zu Meinem leb„haften Bedauern auf Ihre regelmäßige beratende Mitwirkung auf diesem „zum Arbeitsfeld des Admiralstabes gehörenden Gebiete verzichten und Sie „von einer Verantwortung entbinden, welche Sie als schweren seelischen „Druck empfinden müssen. Das würde nicht ausschließen, daß ich Sie in „bestimmten schwierigen Fällen um Ihren persönlichen Rat frage. Sie „von der Stellung als Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu ent„binden, lehne ich aber auf das bestimmteste ab. . . . ."

Damit war Großadmiral v. Tirpitz als der „bewährte, auf allen Gebieten des Marinewesens erfahrene, langjährige Berater", dem mit diesen Worten eine Kaiserliche Entschließung vom 30. Juli 1914 eine Stimme in den großen Fragen der Seekriegführung eingeräumt hatte[1]), auf jenem Gebiete ausgeschaltet und auf das Ressort der ihm unterstehenden technischen und Verwaltungsbehörde, des Reichs-Marine-Amts, zurückgewiesen. Die Schärfe der Kaiserlichen Antwort wurde später, durch eine Order vom 19. September, im Ausdrucke gemildert, indem der Kaiser „erläuternd" bemerkte, „daß es durchaus in seiner Absicht liege, die Ansichten des Großadmirals über alle wichtigen marinepolitischen Fragen einzuholen". Aber diese Erklärung blieb eine Form. Die Mitwirkung des Großadmirals in den „operativen" Dingen hörte auf, zumal, da auch Admiral Bachmann, der als Chef des Admiralstabes mit dem Staatssekretär stets in Einklang gestanden hatte, jetzt seine Stellung verließ, um dem Admiral v. Holtzendorff Platz zu machen, und da dieser Wechsel auch in persönlicher Hinsicht einen grundsätzlichen Wandel herbeiführte.

Die Beschwerde des Chefs des Admiralstabes über den Reichskanzler wäre sachlich nicht leicht zu erwidern gewesen. Statt einer Entgegnung empfing Admiral Bachmann am 1. September eine briefliche Mitteilung des Chefs des Marinekabinetts, daß der Kaiser einen anderen Chef des Admiralstabes wolle. Admiral Bachmann übernahm wieder

[1]) Vgl. Band 1, S. 36.

das Kommando der Marinestation in Kiel, das er Anfang Februar 1915 verlassen hatte, um die Nachfolge des Admirals v. Pohl in Berlin anzutreten.

Inzwischen erhielten der Admiralstab und die Front die aus dem „Arabic"-Fall und seinen Erörterungen in Pleß entspringenden militärischen Befehle.

Telegramm des Kaisers vom 30. August aus Pleß an den Admiralstab in Berlin:

„Ich bestimme hiermit, daß bis auf weiteres der Befehl an die Unter„seebootskommandanten, welcher bisher nur Schonung großer Passagier„dampfer vorsah, sofort dahin abgeändert wird, daß sämtliche Passagier„dampfer nur nach Warnung und Rettung von Passagieren und Mann„schaft versenkt werden dürfen. Ich stelle zur Erwägung, für die Zeit, in „welcher obige Einschränkung in Kraft sein wird, Unterseeboote an der eng„lischen Westküste überhaupt nicht zu stationieren, auch nochmals zu „überlegen, ob die Kriegführung in der Nordsee und Ostsee die Entsendung „von noch mehr Unterseebooten nach dem Mittelmeer gestattet."

Der Admiralstab gab die entsprechenden Weisungen an die Front.

Am 30. August an Hochseeflotte und Marinekorps:

„Seine Majestät der Kaiser befehlen in Abänderung des Befehls „vom 6. Juni, daß bis auf weiteres sämtliche Passagierdampfer, nicht nur „die großen, nur nach Warnung und Rettung von Passagieren und Mann„schaften versenkt werden dürfen."

Am 31. August an die Hochseeflotte:

„Seine Majestät der Kaiser haben zur Erwägung gestellt, ob für die „Zeit, in welcher der einschränkende Befehl in Kraft bleiben wird, an der „Westküste überhaupt keine U-Boote zu stationieren seien."

Darauf der Chef der Hochseeflotte, Admiral v. Pohl, am 2. September an den Chef des Marinekabinetts:

„Ich habe dem Chef des Admiralstabes über den U-Bootskrieg tele„graphiert: Der letzte Befehl, betreffend Schonung aller Passagierdampfer, „ist nur mit äußerster Gefährdung der U-Boote durchzuführen, die ich „nicht vertreten kann; vergleiche die Verluste seit Erlaß der einschränkenden „Befehle. Da der Chef des Admiralstabes mitteilt, daß er meine Stellung-

„nahme Seiner Majestät nicht melden kann[1]), bitte ich Euer Exzellenz „dies zu übernehmen. Wenn der U-Bootskrieg durch die befohlenen Ein„schränkungen praktisch unmöglich gemacht wird, bitte ich in der Stellung „als Chef der Hochseestreitkräfte nicht belassen zu werden."

Die Antwort des Chefs des Marinekabinetts vom 3. September lautete:

„Habe Seiner Majestät dem Kaiser Ihren Einwand gegen Ein„schränkung des U-Bootskrieges gemeldet. Seine Majestät weisen es „scharf zurück, daß auf seinen in voller Kenntnis der militärischen und der „Ihnen unbekannten politischen Sachlage gegebenen Befehl eine Gegenvor„stellung erfolgt. Habe darauf den Schlußsatz Ihres Telegramms nicht „vorgetragen."

Der zum Nachfolger des Admirals Bachmann als Chef des Admiralstabes der Marine ausersehene Admiral v. Holtzendorff befand sich seit Januar 1913, nachdem er das Kommando der Hochseestreitkräfte niedergelegt hatte, nicht mehr im aktiven Dienst. Als Mitglied des Preußischen Herrenhauses war er jedoch in Fühlung mit dem politischen Leben geblieben, an dem er regen Anteil nahm, und hatte nahe Beziehungen zu dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg unterhalten. Mit dessen Richtung in weltanschaulicher und politischer Hinsicht war Admiral v. Holtzendorff geistesverwandt.

Als Admiral v. Müller nach der letzten Entladung des Spannungszustandes innerhalb der Kriegsleitung den Zeitpunkt für unausweichbar gekommen hielt, einen Wechsel in der Führung der Marine vorzunehmen, und eine Persönlichkeit als Ersatz für Admiral Bachmann suchte, waren seine Überlegungen die: In Bethmann Hollweg sah Admiral v. Müller innen- und außenpolitisch den allein möglichen Kanzler; folgerichtig wäre er zu unterstützen. Der schroffe Gegensatz zwischen Politik und Seekriegführung müßte beseitigt, insbesondere auch der Kaiser den unaufhörlichen nervenaufreibenden Entscheidungen enthoben werden. Der Blick des Kabinettschefs richtete sich auf Admiral v. Holtzendorff. Seine Einstellung zu den politischen Fragen, sein Verhältnis zu dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg und seine gewandten, dem Kaiser genehmen Formen ließen Admiral v. Holtzen-

[1]) Da Admiral Bachmann die Geschäfte des Admiralstabschefs am 2. 9. nicht mehr führte.

dorff dem Kabinettschef in dieser Lage als Chef des Admiralstabs geeignet erscheinen.

Admiral v. Müller zögerte daher nicht, dem Kaiser den Admiral v. Holtzendorff als Nachfolger für Admiral Bachmann vorzuschlagen. Der Kaiser stimmte unbedenklich zu.

Gleichzeitig wurde der zweite Flaggoffizier des Admiralstabs, Konteradmiral Behncke, seines Postens enthoben, um in der Hochseeflotte Verwendung zu finden und durch Vizeadmiral Koch als Stellvertreter des Admiralstabschefs ersetzt zu werden.

Admiral v. Holtzendorff brachte in sein Amt die Überzeugung mit, die er seinen Mitarbeitern gegenüber unumwunden aussprach, daß der U-Bootskrieg seine Wirkung verfehlt habe und abgetan sei. Der Admiralstab seinerseits betrachtete es darauf als seine nächstliegende Aufgabe, den neuen Chef eingehend über die tatsächliche Lage zu unterrichten.

Notwendig war vorerst, den Frontstellen nach der Unruhe und Ungewißheit, die der „Arabic"-Fall mit sich gebracht hatte, feste Richtlinien für die weitere Verwendung der U-Boote zu geben. Folgende Anweisungen gingen dazu vom Admiralstab an Flotte und Marinekorps:

Am 8. September:

„Im Anschluß an den Allerhöchsten Befehl vom 30. August. Als Passagierdampfer sind anzusehen:

1. Die fahrplanmäßigen im Passagierdienst verkehrenden bekannten Liniendampfer.

2. Fahrplanmäßig verkehrende Dampfer mit gemischter Einrichtung für Passagierdienst und Fracht, die nach ihrem Äußeren für die Aufnahme einer größeren Zahl von Passagieren bestimmt sind.

Als Anhalt kann dienen:

1. Alle Dampfer mit mehr als einem Schornstein sind in Zweifelsfällen als Passagierdampfer anzusehen, desgleichen alle Dampfer, deren Fahrt auf mehr als 14 sm geschätzt wird.

2. Weitere Anhaltspunkte sind: Mehrere Promenadendecks übereinander, mehrere Reihen Seitenfenster, zahlreiche Boote."

Am 9. September:

„Für das Vorgehen im Kriegsgebiet gegen Handelsschiffe hat unter Aufhebung aller bisher darüber erlassenen Befehle folgendes zu gelten:

1. Feindliche Handelsschiffe sind mit allen Mitteln zu vernichten. Ausgenommen hiervon sind bis auf weiteres Passagierdampfer. Gegen diese darf zur Zeit nur in Ausübung des Handelskrieges gemäß Prisenordnung vorgegangen werden. Sie müssen also angehalten und den Passagieren und Mannschaften muß Gelegenheit zur Rettung gegeben werden.

2. Gegen neutrale Handelsschiffe ist nur in Ausübung des Handelskrieges gemäß Prisenordnung vorzugehen und unter Berücksichtigung der mit den neutralen Regierungen getroffenen Sonderabmachungen.

3. Ein Handelsschiff mit neutralen Abzeichen darf nur dann ohne weiteres angegriffen werden, wenn der Kommandant die sichere Überzeugung gewonnen hat, daß er ein feindliches Schiff mit falschen Abzeichen vor sich hat. Im Zweifelsfalle soll er lieber ein verdächtiges Schiff durchlassen, als ein neutrales zu Unrecht vernichten.

4. Lazarettschiffe sind zu schonen. Sie dürfen nur dann angegriffen werden, wenn sie offenkundig zum Transport von Truppen und Kriegsmaterial — Dardanellen — benutzt werden.

5. Die Schiffe der Unterstützungskommission für Belgien sind ebenfalls zu schonen. Sie sind kenntlich an . . . .

6. Sollten bei nachgewiesener Beobachtung größter Vorsicht und gewissenhafter Abwägung aller Umstände Verwechslungen vorkommen, so werden die Kommandanten gedeckt werden."

Nach weiteren Verhandlungen mit dem Reichskanzler und Auswärtigen Amt kam aber Admiral v. Holtzendorff zu dem Schluß, daß alle bisherigen Maßnahmen doch noch nicht die unbedingte Sicherheit boten, welche die Politik für die Zeit der schwebenden Verhandlungen mit Amerika forderte, daß unter keinen Umständen neue Zwischenfälle einträten. Da von seiten des Kaisers dem Admiralstab bereits am 30. August zur Erwägung gestellt worden war, vorläufig keine U-Boote mehr an die englische Westküste zu entsenden, ging Admiral v. Holtzendorff auf seine Verantwortung, ohne den Kaiser und den Reichskanzler davon in Kenntnis zu setzen, einen Schritt weiter und erließ am 18. September im Namen des Obersten Kriegsherrn folgenden Befehl an die Front:

„Die Gesamtkriegslage erfordert, daß für die nächsten Wochen jede Möglichkeit von Verstößen gegen den über den U-Bootskrieg erlassenen Allerhöchsten Befehl ausgeschlossen wird. Für diese Zeit ist daher an der Westküste und im Englischen Kanal weder U-Boots-

krieg noch Handelskrieg mit U-Booten gemäß Prisenordnung zu führen. In der Nordsee darf Handelskrieg gemäß Prisenordnung geführt werden. Hiernach wird sich ermöglichen lassen, den freiwerdenden U-Booten in erster Linie mehr militärische Aufgaben zu stellen. Dieser Allerhöchste Befehl ist streng geheim zu halten. Seine Kenntnis ist auf den allerkleinsten Kreis zu beschränken."

Auf diesen Befehl hin stellten das Kommando der Hochseeflotte und das Marinekorps den Handelskrieg der U-Boote ein. Der am 4. Februar 1915 durch die Kriegsgebietserklärung der deutschen Regierung verkündete U-Bootskrieg in den Gewässern um England hörte damit auf.

Nur die Tätigkeit der Minen-U-Boote der U-Flottille Flandern und die Verwendung der Mittelmeer-U-Boote wurden nicht berührt, sondern nahmen allein unverändert ihren Fortgang.

Militärisch-politische Schlußbetrachtung.

Die Zahl und der Tonnengehalt der vom Beginn des U-Bootskrieges bis Ende September 1915 durch U-Boote und U-Bootsminen versenkten Handelsschiffe, feindlichen Fischerei- und Hilfskriegsfahrzeuge sind in nachstehender Übersicht zusammengestellt.

Monat	Feindliche Handelsschiffe		Neutrale und unbekannte Handelsschiffe		Feindliche Fischerei- und Hilfskriegsschiffe	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Februar	9	22 784	—	—	—	—
März	26	76 538	2	1 798	1	5 948
April	16	30 069	8	12 722	6	1 077
Mai	23	106 427	11	16 725	22	3 982
Juni	36	84 542	16	27 800	60	8 282
Juli	32	75 490	20	20 927	39	4 524
August	48	138 414	18	19 705	43	23 106
September	38	117 308	14	20 577	13	6 103
	228*	651 572*	89	120 254	184	53 022

* Davon unter englischer Flagge: 181 Schiffe mit 570 074 T Raumgehalt.

Schon im März 1915 zog der Admiralstab volkswirtschaftliche Sachverständige in seinen Dienst, welche mit der Aufgabe betraut wurden, die Wirkungen des Handelskrieges der U-Boote auf das englische Wirtschaftsleben zu beobachten. Englische Handels- und Schiffahrtsfachblätter lieferten laufend unverfälschte Unterlagen über alle Veränderungen, die in dieser Hinsicht auf feindlicher Seite vor sich gingen.

Die Verminderung des rund 19 Millionen Brutto-Register-Tonnen starken englischen Handelsschiffsraumes um 600 000 T im Laufe von 8 Monaten war naturgemäß noch nicht von nachhaltigem Einfluß. Wenn auch die deutlichen Ansätze der Erschwerung der englischen Wirtschaft durch die Verluste an Schiffen und Ladungen bedeutungsvoll waren und bei längerer Kriegsdauer sowie wachsender U-Bootszahl Großes verhießen, so

konnte doch vorläufig von einer merklichen Lähmung der englischen Kriegskräfte nicht die Rede sein. Die ersten darauf bezüglichen in Denkschriften des Admiralstabs niedergelegten Ergebnisse werden daher jetzt noch übergangen. Immerhin sind es die Anfänge einer Arbeitsleistung des Admiralstabs gewesen, die später für die militärischen Überlegungen und Entschlüsse eine Rolle gespielt hat.

* * *

Die nachgewiesenen Versenkungserfolge stellen nicht das Äußerste dar, was militärisch unter den Voraussetzungen der Kriegsgebietserklärung vom 4. Februar 1915 mit den vorhandenen U-Booten erzielt werden konnte.

Von Einfluß war es zunächst, daß die Flotte ihre Boote nicht ausschließlich in den Dienst des Handelskrieges stellte und nicht auf alle anderen Ansprüche an die Waffe verzichtete. Die Befehle für die U-Bootskommandanten lauteten nicht dahin, daß allein der Erfolg im Handelskrieg jede ihrer Handlungen in See zu bestimmen hätte und daß anzustreben sei, so lange im Kriegsgebiet auszuharren, bis der letzte Torpedo, die letzte Granate gegen Handelsschiffe eingesetzt wäre. In den Befehlen kam vielmehr immer wieder der Hinweis zum Ausdruck, daß keine Gelegenheit versäumt werden sollte, englische Streitkräfte aufzuspüren und die englische Flotte zu schädigen. Die Unternehmungen nach den Hebriden, dem Vest-Fjord, nach den Färöer und Island gegen die in den Blockadedienst eingestellten feindlichen Hilfskreuzer und gegen die russische Zufuhr nach Archangelsk lagen außerhalb des Handelskrieges gegen England. Auch für die Sicherung der Deutschen Bucht der Nordsee glaubte das Flottenkommando auf die U-Boote nie ganz verzichten zu können, trotzdem der F. d. U. selbst mehrfach nachdrücklich dagegen Einspruch erhob. Für das Verfolgen des Hauptzwecks ging die durch diese Nebenaufgaben verzehrte Kraft letzten Endes verloren.

Mehr noch wurde die militärische Gesamtleistung des U-Bootskrieges im Sommer 1915 durch den Umstand gemindert, daß die Lage des Stützpunktes Flandern und der Weg durch die Dover-Straße nicht voll ausgenutzt worden sind. Wägt man unter voller Würdigung der zeitig bestehenden Ungewißheit den Nutzen ab, der sich daraus hätte ziehen lassen, so erscheint es als ein militärisch nachteiliges Versäumnis, daß Flandern nicht zu dem hauptsächlichen Ausgangspunkt des U-Bootskrieges gemacht worden ist, zumal die Hochseeflotte 1915 Zurückhaltung übte.

Aber — das ist ein Merkmal der damaligen Einstellung — der Handelskrieg der U-Boote hatte 1915 in der die Seekriegführung be-

stimmenden Front noch nicht den Rang des kriegsentscheidenden Kampfmittels wie 1917. Alle Entschlüsse, welche die U-Bootsverwendung betrafen, sowie die Beurteilung der feindlichen Abwehr und der U-Bootsverluste gingen von dieser Auffassung aus und sind so zu erklären.

* * *

Eine weitere Frage ist es, ob die Befehle, die im Sommerhalbjahr 1915 durch Forderungen der Politik für den U-Bootskrieg erlassen worden sind, eine Beschränkung des militärischen Erfolges bedingten.

Die von den maßgebenden Leitern der Politik und der Marine gemeinsam vollzogene Kriegsgebietserklärung vom 4. Februar besagte, daß das Angriffsziel die feindliche Schiffahrt sei. Es war darauf hingewiesen worden, daß auch der neutrale Handel mit Verlusten durch irrtümliches Versenken im Kriegsgebiet würde rechnen müssen. Aber die Absicht, Neutrale zu vernichten, lag der deutschen Erklärung nicht zugrunde. Die Marine hatte nun zunächst alle Ursache, anzunehmen, daß die feindlichen Handelsschiffe die neutralen Flaggen und Abzeichen zum Irreführen der U-Boote benutzen und daß im Kriegsgebiet wohl nur noch neutrale Flaggen zu sehen sein würden. Das Feststellen der Nationalität durch Anhalten und Untersuchen wäre ferner den U-Booten unmöglich; also würden die Neutralen, wenn sie weiter im Kriegsgebiet führen, rettungslos den Torpedos der U-Boote verfallen, und der Zweck des U-Bootskrieges, die feindliche und neutrale Zufuhr nach England zu unterbinden, erreicht sein.

Von geringen Ausnahmefällen abgesehen, verbargen jedoch die feindlichen Handelsschiffe ihre Nationalität durch falsche Abzeichen offenbar nicht, soweit man aus dem Verhalten der verhältnismäßig wenigen untersuchten Schiffe auf das der übrigen schließen konnte. Desgleichen trat die Möglichkeit des Anhaltens und Untersuchens in diesem Abschnitt des Seekrieges aus den Berichten der U-Boote zutage. Diese Tatsachen wurden aber von der Seekriegsleitung und der Front nicht als etwas Endgültiges hingenommen, und nachdem dann die Politik sich mit ihrem Einspruch gegen das häufiger werdende Versenken neutraler Schiffe durchgesetzt hatte, und der erste Befehl über das Schonen der Neutralen am 18. April entstand, war dies in den Augen der Marine ein einschränkender Befehl, während er an dem Bekämpfen der feindlichen Schiffahrt, die allein getroffen werden sollte, kaum hinderte. Die Marine wurde nur erinnert, sich an die Bindung, welche die Regierung durch ihre Erklärung vom 4. Februar übernommen hatte, zu halten und nicht über die Erklärung

hinaus den Handelskrieg uneingeschränkt auch auf die Neutralen auszudehnen.

Dann folgten die Befehle vom 6. Juni und 30. August, daß feindliche Passagierdampfer nur noch versenkt werden durften, nachdem sie von Besatzung und Passagieren verlassen waren. Diese Weisung stellte allerdings gegenüber der ursprünglichen eine Einschränkung dar. Daß englische Passagierdampfer bei ihrer Geschwindigkeit und der Hartnäckigkeit ihrer Schiffsführer von den U-Booten nicht angehalten werden konnten, durfte als Regel ohne Ausnahme gelten. Unter der recht großen Zahl von Dampfern jedoch, denen die U-Boote in den Seegebieten westlich von England begegneten, ist das Sichten eines Passagierdampfers immer ein seltener Einzelfall gewesen. Noch seltener war die Aussicht, das schnelle Schiff mit dem Torpedoschuß vom getauchten U-Boot zu erlangen, und schließlich, an wertvollen Angriffszielen fehlte es nicht, auch wenn zuweilen ein Passagierschiff durchgelassen werden mußte.

Es ist nicht zu bestreiten, daß der Begriff „Passagierdampfer" nicht fest zu umschreiben war, wie es der Befehl des Admiralstabs vom 8. September ergänzend versuchte, daß auch auf feindlichen Frachtschiffen neutrale Staatsangehörige reisen konnten und daß durch das Sehrohr nicht immer ein klares Bild zu gewinnen war, welcher Art und Größe das beobachtete Schiff sein mochte. Doch ist hiergegen der Einwand wohl anzuerkennen, daß Irrtümer und Verwechslungen seitens eines U-Bootskommandanten politisch weniger schwer wogen als grundsätzliches Ablehnen in dem scharf zugespitzten Kampf der Noten.

Im ganzen stellten somit die von der Politik diktierten Befehle geringere Einschränkungen für die Seekriegführung dar, als von dieser empfunden wurde.

* * *

Ein anderer Vorgang dagegen in der beschriebenen Zeitspanne zählt zu den Begebenheiten, die auf den Gang des Krieges im großen von Bedeutung gewesen sind: Das nicht vorauszusehende selbständige Übergehen der Kommandanten der großen U-Boote zu dem Handelskrieg nach Art der Prisenordnung und das nicht voll zum Bewußtsein gelangende Vorüberlassen der Gelegenheit, diese Wendung politisch zu verwerten. Ob der gedachte Weg tatsächlich einen Erfolg für die deutsche Kriegführung bringen würde, war nicht zu übersehen; ob eine entscheidende Wendung in den Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten tatsächlich hätte herbeigeführt werden können, wird niemals zu beweisen sein. Aber mochten in jenem Meinungsstreit der Führenden im August 1915 die

Ansichten auseinandergehen, ob der finanzielle, wirtschaftliche und politische Gewinn durch ein Nachgeben gegen Amerika mehr oder weniger groß wäre, mochten berechtigte Zweifel bestehen an der Zuverlässigkeit und dem Ernst der Zusicherungen des Präsidenten Wilson[1]), es handelte sich nach den gegebenen Anregungen um nicht mehr als um einen befristeten Versuch, die Gegenseite auf die Probe zu stellen, und dieser Versuch — das wurde nicht erkannt — erforderte eine Gegenleistung, die militärisch nur wenig gekostet hätte. Der folgenschwere Gegensatz zwischen politischer und militärischer Leitung des Seekrieges hätte zugleich seinen Ausgleich finden, das Einstellen des U-Bootskrieges am 18. September hätte vermieden werden können.

Eine Verkettung von Umständen ist es zu nennen, die hier den Weg verlegte:

Der Front war das Politische, was auf dem Spiele stand, in seinem vollen Zusammenhange nicht bekannt und wesensfremd. Die Front verlangte nach Bewegungsfreiheit für ihre Waffenführung und nach Steigerung der militärischen Leistung.

Die politische Reichsleitung stellte von ihrem Standpunkte aus klar die notwendig erscheinende Forderung. Sie war aber nicht sachverständig, um dem fachmännischen Gutachten über den Gebrauch der U-Boote zu widersprechen, und man kann wohl sagen, auch nicht stark genug, um die Forderung nach restloser Klarheit über alle militärischen Fragen durchzusetzen.

Die führenden Admirale in ihrer Mittelstellung zwischen Front und Politik vermochten sich von den verheißenen Vorteilen einer Politik des Nachgebens nicht zu überzeugen. Sie sahen Nachgeben als Schwäche an und hielten zur Front. Sie glaubten, den Kommandanten und Besatzungen der U-Boote, die zu kämpfen hatten und an deren Taten der Erfolg hing, nicht aufbürden zu können, was diese selbst als untragbar ablehnten. Über die U-Bootsfront sollte der Schild gehalten werden.

Jeder dieser Gedankengänge hatte in gewissem Sinne sein Recht. Doch daß alles sich so zusammenfügte, wie es geschehen ist, erscheint als ein Verhängnis, das die deutsche Kriegführung gehemmt hat.

---

[1]) Die Nachkriegsliteratur, betreffend die Persönlichkeit des Präsidenten Wilson und seine Ziele, ist hier zur Ergänzung nicht herangezogen worden, da es nur darum zu tun war, das außenpolitische Bild zu zeichnen, wie es 1915 in dem eingeschlossenen Deutschland gesehen wurde.

Namen der mit den verlorenen U-Booten vom Februar bis September 1915 gebliebenen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften.

„U 12."

10. März 1915.

Kommandant: Kaptlt. Kratzsch.
U-Oberbootsmannsmaat Kicherer.
U-Bootsmannsmaat Neander.
U-Obermatrose Adler.
„ Willamowski.
U-Matrose Sorge.
„ Ulke.
U-Obermaschinist Dreher.
U-Maschinistenmaat Boy.
„ Gerlach.
U-Maschinistenmaat d. Res. Bannier.
U-Obermaschinisten-Anwärter Czaja.
U-Oberheizer Huth.
„ Schloßmacher.
U-Maschinisten-Anwärter Guhl.
U-Heizer Motz.
„ Pahl.
„ Rewelli.
U-F. T.-Gast Brands.

„U 29."

18. März 1915.

Kommandant: Kaptlt. Weddigen.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Gurnik.
Wachoffizier: Oblt. z. See Barandon.
„ Leutnant z. See Bruns.
U-Steuermann Simon.
U-Oberbootsmannsmaat Bergmann.
U-Bootsmannsmaat Faust.
U-Obermatrose Nabitz.
„ Schneider.
Kriegslotse, Obermatr. d. R. Schmidt.
U-Matrose Harck.
„ Paulßen.
„ d. Res. Libprius.
U-Maschinist Friedrich.
„ Schulze.
U-Obermaschinistenmaat Kaiser.
U-Maschinistenmaat Grundmeier.
„ Heyne.
„ Kagel.
„ Malz.
„ Pinnow.
U-Obermaschinisten-Anw. Hencke.
„ Schröder.
U-Maschinisten-Anwärter Krähe.
„ Waldow.
U-Heizer Brzenk.
„ Großmann.
„ Heidel.
„ Lauth.
„ Michalsky.
„ Sliwinski.
F. T.-Gast Schumann.

„U 37."

Anfang April 1915.

Kommandant: Kaptlt. Wilcke.
Leit. Ing.: Mar. Ing. v. Seebach.
Wachoffizier: Oblt. zur See Jürgens.
„ Lt. z. See Firnhaber.
„ Lt. zur See Fröbel
Obersteuermannsmaat Riecken.
U-Oberbootsmannsmaat Behrens.
U-Bootsmannsmaat Reinhard.
U-Obermatrose Naber.
U-Matrose Christensen.
„ Ertl.
„ Helfenrath.
„ Paulich.
„ Ziggel.
U-Maschinist Rißmüller.
U-Obermaschinistenmaat Hellwig.
U-Maschinistenmaat Bosse.
„ Malchow.
„ d. Ref. Buda.
„ „ Putze.
„ „ Wolters-
U-Oberheizer Tietzel. [stedt.
„ d. Ref. Steinbüschel.
U-Maschinisten-Anwärter Kaske.
„ Meyer.
„ Nöller.
U-Heizer Leschhorn.
„ Neumann.
„ Schmidt.
„ Sehrendt.
U-F. T.-Gast Möller.
„ Opitz.

„UB 3."

Ende Mai 1915.

Kommandant: Oblt. zur See Schmidt.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Lange.
U-Obersteuermannsmaat Meier.
U-Bootsmannsmaat Jürgen.
„ d. R. Fiesinger.
U-Matrose Koeppe.
„ d. Ref. Rupp.
U-Maschinistenmaat Sprung.
„ d. Ref. Dietz.
„ „ Dold.
U-Maschinisten-Anwärter Max.
U-Heizer Meininghaus.
„ Schulte.
U-F. T.-Obergast Kirchner.

„U 14."

5. Juni 1915.

Kommandant: Oblt. z. S. Hammerle.

„U 40."

23. Juni 1915.

Leit. Ing.: Mar. Ing. Clasen.
Wachoffizier: Leutnant zur See Jauch.
U-Obersteuermann Schubert.
U-Oberbootsmannsmaat Pudelko.
U-Obermatrose Salge.
U-Matrose Mejo, gen. Gräffner.
„ Preußer.
„ Salewsky.
„ Saling.
„ Schröder.
U-Maschinist Zöllner.
U-Obermaschinistenmaat Otte.
U-Maschinistenmaat Coors.
„ Steckling.
„ d. Ref. Gaspers.
„ „ Kirsch.
„ „ Müller.
U-Obermaschinist. Anw. d. S. I Peters.
U-Oberheizer d. Ref. Götz.
„ „ Röver.

U-Maschinisten-Anwärter Amann.
„ Hartmann.
„ Rath.
U-Heizer Berg.
„ Ehrhardt.
U-Heizer Rupprecht.
„ Scholz.
U-F. T.-Gast Oldenburg.
„ Vollmar.

„U 30."

25. Juni 1915.

Leit. Ing.: Mar. Ob. Ing. Baerting.
Wachoffizier: Oblt. z. S. L. v. Müller.
„ „ Brünig.
U-Oberbootsmannsmaat Pötrykus.
U-Bootsmannsmaat Bartel.
U-Obermatrose (Kriegslotse) Wodtke.
„ Bresemann.
„ d. Ref. Griesmann.
U-Matrose Hahn.
„ Schlicker.
„ d. Ref. Schleifer.
U-Maschinist Dunkel.
U-Obermaschinistenmaat Siegfried.
U-Maschinistenmaat Evers.
„ Schmidt.
„ Schultz.
U-Maschinistenmaat Wessel.
„ d. Ref. Allert.
„ „ Mikonauschke.
„ „ Thaens.
U-Oberheizer d. Ref. Buchloh.
„ „ Kassel.
U-Maschinisten-Anwärter Ossenberg.
„ Ulbig.
U-Heizer Bruncknorst.
„ Fischer.
„ Klotz.
„ Lüttge.
„ d. Ref. Gütersloh.
U-F. T.-Obergast Jurettko.
U-F. T.-Gast Risch.

„UC 2."

2. Juli 1915.

Kommandant: Oblt. zur See Mey.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Kade.
U-Oberbootsmannsmaat Pahnke.
„ d. R. Scharnberg.
U-Obersteuermannsmaat Clausen.
U-Bootsmannsmaat Bruhn.
U-Obermatr. (Ers. Ref.) Federmann.
U-Matrose Spauke.
U-Obermaschinistenmaat Lemcke.
U-Maschinistenmaat Kastner.
„ Stieper.
Minen-Oberheizer Bock.
U-Maschinisten-Anwärter Wolter.
U-Heizer Rath.
U-F. T.-Obergast d. Ref. Drebelow.

„U 23."

20. Juli 1915.

U-Steuermann Rupkalwis.
U-Steuermann d. Ref. (Lotse) Recht.
U-Oberbootsmannsmaat Schmidt.
Torpedo-Bootsmannsmaat Decker.
U-Obermatrose Horn.
U-Matrose Schmidt.
„ Wiesner.
„ Wiethüchter.
U-Obermaschinist Reese.
U-Obermaschinistenmaat Braun.
„ Grüneberg.
U-Maschinistenmaat Lüders.
U-Maschinistenmaat Plagge.
„ d. Ref. Schmidt.
U-Oberheizer Kudla.
„ Peters.
„ d. Ref. Bahr.
Torpedo-Oberheizer Mühlberg.
„ Müller.
U-Heizer Andna.
„ Föst.
„ Lüthje.
„ Meyer.
U-Ober-F. T.-Gast Leisner.

„U 36."

24. Juli 1915.

Fähnrich zur See d. Sw. I Jebsen.
U-Bootsmannsmaat Schroeder.
U-Obermatrose Gehlhaar.
„ Weichert.
„ Wiedemann.
U-Matrose Bosse.
„ Sinkwitz.
U-Obermaschinistenmaat Hammer.
U-Maschinistenmaat d. Res. Lösche.
U-Maschinistenmaat d. Res. Otto.
„ „ Schmitt.
„ „ Themm.
U-Oberheizer d. Res. Gregersen.
U-Maschinisten-Anwärter Henkel.
„ Kotremba.
U-Heizer Bohn.
„ Brischa.
U-F. T.-Gast Biermann.

„UB 4."

15. August 1915.

Kommandant: Oblt. zur See Groß.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Oberasp. Werdermann.
Ing.: Mar. Ing. Asp. Kahrau.
U-Steuermann d. S. II Lerch.
U-Obersteuermannsmaat d. S. I Both.
U-Bootsmannsmaat Bethke.
U-Obermatrose (Ers. Res.) Schleif.
U-Matrose (Ers. Res.) Rohde.
U-Obermaschinistenmaat Wollrab.
„ d. R. Hinze.
U-Maschinistenmaat d. S. I Steinbrecher.
U-Maschinisten-Anwärter Beil.
U-Heizer Herwig.
„ Kunkel.
U-F. T.-Obergast Nieme.

„U 27."

19. August 1915.

Kommandant: Kaptlt. Wegener.
Überetatsmäßig: Kaptlt. Grothe.
Leit. Ing.: Mar.-Ober-Ing. Martens.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Neumann.
„ „ v. Ahlefeld.
U-Steuermann Ullrich.
U-Oberbootsmannsmaat Machalinski.
Kriegslotse, Steuermannsmaat Wortelboer.
U-Bootsmannsmaat Böhnsack.
„ Rombach.
U-Obermatrose Hilck.
„ Nolte.
„ Pohl.
Torpedo-Obermatrose Nepjonat.
U-Matrose Denzer.
„ Kirbis.
„ Schultz.
U-Maschinist Grünkorn.
U-Obermaschinistenmaat Arpe.
„ Schulze.
U-Maschinistenmaat Bracker.
„ Heinelt.
„ Krüger.
„ Schädebahn.
„ Torreck.
„ d. R. Kummer.
U-Obermaschinisten-Anwärter Liedtke.
U-Oberheizer Horstmann.
„ Knape.
„ Zucht.
U-Maschinisten-Anwärter Förster.
„ Koch.
U-Heizer Bause.
„ Eick.
„ d. Res. Jürgens.
U-Ober-F. T.-Gast Jager.
U-F. T.-Gast Holz.

„U 26."

Ende August/Anfang September 1915.

Kdt.: Kaptlt. Freihr. v. Berckheim.
Leit. Ing.: Mar.-Ober-Ing. Schröder.
Wachoffz.: Oblt. z. S. Wildenberg.
„ „ d. R. Schmoeckel.
U-Steuermann Geißler.
U-Oberbootsmannsmaat Frosch.
U-Bootsmannsmaat Geiß.
U-Obermatrose (Einj. Freiw.) Beier.
U-Obermatrose Flick.
U-Matrose Lenz.
„ Steffen.
„ Wenzler.
„ Wussow.
U-Obermaschinist Sievers.
U-Obermaschinistenmaat Walter.
U-Obermaschinistenmaat d. Res. Ave.
U-Maschinistenmaat Beck.
„ Hasemann.
„ Otto.
„ d. Res. Brasch.
U-Oberheizer Ottermann.
„ Pfabe.
U-Maschinisten-Anwärter Döbber.
„ Wrage.
U-Heizer Junggeburth.
„ Raimann.
„ Schütz.
„ Walter.
U-F. T.-Gast Gehrke.
„ Sicker.

„U 6."

15. September 1915.

Kommandant: Oblt. zur See Lepsius.
Wachoffizier: Oblt. zur See Reinicke.
U-Obersteuermann Volberg.
U-Oberbootsmannsmaat Martini.
U-Obermatrose Kurschus.
U-Matrose Fischer.
„ Mester.
U-Maschinist Pichlau.
U-Obermaschinistenmaat Laschinski.
„ Lembcke.
U-Maschinistenmaat Heimer.
„ Miller.
U-Maschinistenmaat Poppe.
U-Obermaschinisten-Anwärter Sachs.
U-Oberheizer Heinze.
„ d. Res. Emmerich.
U-Maschinisten-Anw. Kath.
„ Kurbjuweit.
„ Wachsmuth.
U-Heizer Gödeke.
„ Hagemann.
„ Sommer.
U-Ober-F. T.-Gast Courvoisier.
„ d. Res. Musterer.

„U 41."

24. September 1915.

Kommandant: Kaptlt. Hansen.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Burmeister.
Wachoffizier: Oblt. zur See Schneider.
„ Lt. zur See Brümmer.
U-Oberbootsmannsmaat Soglowek.
U-Bootsmannsmaat Beffart.
U-Obermatrose Brümmer.
„ Diekmann.
„ Fickel.
„ d. Res. Bruns.
„ „ Moll.
U-Matrose Gräfe.
„ Schwarz.
„ Stein.
U-Maschinist Ketelsen.
U-Obermaschinistenmaat Güther.
„ Piepenbreier.
U-Maschinistenmaat Aulerich.
„ Benner.
„ d. R. Beyer.
„ „ Brennecke.
„ „ Stracke.
U-Oberheizer d. Res. Ruhig.
„ „ Schinkel.
„ „ Spriestersbach.
U-Maschinisten-Anwärter Buttschaft.
„ Cuno.
„ Matzke.
„ Paulsen.
„ Schild.
U-Heizer Benderoth.
„ Daniel.
„ Hellwig.
U-F. T.-Obergast Herzig.
U-F. T.-Gast Jertz.

Personenverzeichnis.

Adam, Kaptlt. 13.
Auguſtini, M. Ob. Ing. 11.

Bachmann, Adm. 7, 69, 101—103, 137, 166, 171, 274, 278, 282.
Bartenbach, Kaptlt. 11, 64, 143, 167.
Bauer, Korv. Kapt. 1, 8, 57, 84, 167.
Bauer, Cäſar, Oblt. z. S. 12.
Becker, Oblt. z. S. 11, 66, 140, 146, 157, 212.
Behncke, K. Adm. 278, 285.
Beizen, Bts. Mt. 130.
Frhr. v. Berckheim, Kaptlt. 13, 208.
Graf Bernſtorff, Botſchafter 89, 159, 186, 269, 273.
v. Bethmann Hollweg, Reichskanzler 101, 192, 269, 273 ff.
Beyer, Oblt. z. S. 246, 247.
Bittner, U-Steuerm. 241.
Bryan, amerikan. Staatsſekretär 160, 165.

Clapp, Dr. E. J. 189.
Crompton, Oblt. z. S. 263.

v. Dewitz, Oblt. z. S. 12.
Dröſcher, Kaptlt. 9.

v. Falkenhayn, General 101, 171, 274.
Feldkirchner, Oblt. z. S. 9.
Forſtmann, Kaptlt. 3, 10, 79, 113, 203, 206.
Frhr. v. Forſtner, Kaptlt. 10, 46, 48, 123, 249.
Fürbringer, Gerhard, Kaptlt. 10, 130.
Fürbringer, Werner, Oblt. z. S. 11, 138, 146, 215.

Ganſſer, Kaptlt. 10, 50, 52, 109, 204, 207.
v. Gaudecker, Korv. Kapt. 9.
Gayer, Kaptlt. 10.
Gille, M. Ob. Ing. 10.
Godau, Steuerm. 263, 264.
Graeff, Kaptlt. 10, 83, 118—120.
Groß, Oblt. z. S. 11, 65, 66, 142, 156, 213.

Haeker, Oblt. z. S. 11, 66, 67, 138, 144, 152, 156, 210.
Hammerle, Oblt. z. S. 9, 125, 126.
Hanſen, Kaptlt. 9, 10, 14, 22, 82, 106, 116, 167, 262.
Hausmann, Ing. Ob. Aſp. 146.
v. Heimburg, Oblt. z. S. 12, 196, 198.
Helfferich, Staatsſekretär 190—194.
Herſing, Kaptlt. 10, 195, 197.
Hillebrand, Oblt. z. S. 9, 123, 134, 247.
v. Holtzendorff, Adm. 282, 284 bis 286.
Hoppe, Kaptlt. 10, 74, 110, 242.

Kaiſer Wilhelm II. 7, 101—103, 194, 269, 274—286.
Kiel, Oblt. z. S. 12.
Kirchner, Oblt. z. S. 12, 197.
Koch, V. Adm. 285.
Kolbe, Kaptlt. 10, 123, 131.
Kophamel, Kaptlt. 10, 40, 76, 108, 201, 202.
Kratzſch, Kaptlt. 9, 38—39.

Lamm, Steuerm. Mt. 118.
Lanſing, amerikan. Staatsſekretär 190, 269, 273.
Lepſius, Oblt. z. S. 9, 29, 76, 133, 246.
Lützow, Kaptlt. 9.

Metz, Oblt. z. S. 245.
Mey, Oblt. z. S. 11, 230.
Meyer-Gerhard, Geh. Reg.-Rat 159, 160.
Mühlau, Kaptlt. 9, 125.
v. Müller, Adm. 100, 101, 194, 274, 276, 281, 284.
Müller, Lt. z. S. 246.

Nieland, Oblt. z. S. 11, 66, 141, 155, 211.

Palis, Oblt. z. S. 13.
Papenberg, M. Ob. Ing. 10.
Pasquay, Kaptlt. 9, 10.
Pelz, Mar. Ing. 26.
Plange, Kaptlt. 34.
v. Pohl, Adm. 3, 7, 69, 137, 283.
Prause, Kaptlt. 10.
Pustkuchen, Oblt. z. S. 11, 220, 230, 232.

Rasmus, Oblt. z. S. 55.
Rath, Steuerm. 38, 40.
Repke, Ob. F. T.-Gast 81.
v. Rosenberg-Gruszynski, Kaptlt. 10, 21, 75, 241.
Rücker, Kaptlt. 10, 29, 43, 107, 201, 203.
Rusche, M. Ob. Ing. 10.

Sachse, Oblt. z. S. 9.
Schienemann, U-Mtr. 241.
Graf v. Schmettow, Oblt. z. S. 11, 220, 221, 224, 228, 231.
Schmidt, Siegfried, Oblt. z. S. 12, 196.
Schmidt, Walter, Oblt. z. S. 11, 219, 221, 222, 231.
Schmitt, Lt. z. S. 83, 117, 118.
Schneider, Kaptlt. 10, 53, 111, 259, 269.
v. Schröder, Adm. 3, 5—6, 28, 64, 136, 137, 218.
Schürmann, Oblt. z. S. 11.
Schultheß, Oblt. z. S. 10, 42, 121, 132.
Schwieger, Kaptlt. 10, 31, 86, 115, 261.
Seeburg, Lt. z. S. 38, 40.
Sembill, M. Ob. Ing. 9.
Smiths, Oblt. z. S. 11, 65, 66, 140, 150, 156, 210.
Souchon, Adm. 195.
Frhr. v. Spiegel, Kaptlt. 10, 54, 128.
Spieß, Oblt. z. S. 9, 29, 44, 121, 208.
Spindler, Korv. Kapt. 10.
Steinbrinck, Oblt. z. S. 11, 65, 66, 139, 149, 157, 214.
Stobbe, Oblt. z. S. 130.
Stoß, Kaptlt. 9, 23, 24—28.
Stuhr, Kaptlt. 9, 52, 79.

v. Tirpitz, Großadmiral 3, 101—103, 166, 186, 192, 274—277, 282.
v. Treutler, Gesandter 101, 274—277.
Turner, J. K. 187.

Valentiner, Hans, Oblt. z. S. 11, 142, 149, 154, 216.
Valentiner, Max, Kaptlt. 10, 77, 128, 255, 259.
Völker, U-Mtr. 247.
v. Voigt, Oblt. z. S. 12, 196, 198.
Volkmann, M. Stabs-Ing. 9.

Wäger, Oblt. z. S. 11, 220—222, 228.
Walther, Kaptlt. 9, 45, 127, 244.
Weddigen, Kaptlt. 10, 29, 34—38.
Wegener, Kaptlt. 10, 32, 104, 250 ff.
Weisbach, Kaptlt. 11, 219, 225, 226, 231, 235.
Wenninger, Oblt. z. S. 11, 141, 155, 213.
v. Werner, Oblt. z. S. 11, 219—228.
Werner, Oblt. z. S. 12, 196, 198.
Wilcke, Kaptlt. 10, 44.
Wilson, amerikan. Präsident 159 ff., 178, 187.
Wünsche, Kaptlt. 126, 130, 242.

Sachverzeichnis[1]).

„Arabic" 261, 268—273.
„Ariel" 38—40.
„Baralong" 250—255, 262 bis 266.
„Belridge" 17, 69, 98.
„Boduognat" 114.
„C 24" 130.
„C 27" 132.
„Cushing" 92, 96, 161.
„Dreadnought" 36.
„E 16" 246.
„Falaba" 48—49, 92, 96, 162.
„Ghurka" 27.
„Götaland" 245.
„Gulflight" 76, 92, 96, 161.
„Hesperian" 262.
„Inverlyon" 213, 217.
„Katwijk" 65, 69, 84, 98.
„Laertes" 15.
„Lizzie" 45.
„Lochwood" 53.
„Lusitania" 88—98, 159 ff.
„Majestic" 195.
„Maori" 27.
„Meteor" 123, 244, 250.
„Nicosian" 251—254.
„Paß of Balmaha" 118.
„Pet" 215.
„Prince Charles" 120.
„Prinzeß Marie José" 133.
„Quickly" 135.
„Roxane" 82—83.
„Roxburgh" 129.
„Ruth" 75, 98.
„Sainte Jehanne" 45.
„Seeadler" 119.
„St. Andrew" 24.
„Taranaki" 130.
„Thordis" 30.
„Triumph" 195.
„Viking" 27.
„Wiarda" 266.
„U 6" 29, 76, 133, 246.
„U 8" 23, 24—29.
„U 9" 29, 44, 120, 208, 209.
„U 10" 52, 79.
„U 12" 3, 38—40.
„U 14" 4, 125—126.
„U 16" 14—17, 123, 134, 247.
„U 17" 45, 127, 244.
„U 19" 123—125, 131.
„U 20" 31, 86—88, 115, 261.
„U 21" 195, 197.
„U 22" 74, 110, 242.
„U 23" 42, 121—122, 132.
„U 24" 53, 111, 259.
„U 25" 126, 130, 242 bis 244.
„U 26" 208, 209.
„U 27" 30, 32—34, 104, 250—255.
„U 28" 46—50, 123, 249.
„U 29" 34—38.
„U 30" 17, 21—22, 75, 241.
„U 32" 54—56, 128, 267.
„U 33" 50—52, 109, 199, 204, 207.
„U 34" 29, 43, 107, 199 bis 203.
„U 35" 40—41, 76, 108, 199—203.
„U 36" 83, 118—120.
„U 37" 44, 45.
„U 38" 77, 128, 255—259.
„U 39" 79—82, 113—115, 199, 203, 206.
„U 40" 130.
„U 41" 82, 106, 116—118, 262—266.
„UB 2" 64, 138, 146, 215.
„UB 3" 195, 196.
„UB 4" 64—66, 142, 156, 213.
„UB 5" 65, 66, 140, 150, 156, 210.
„UB 6" 66, 67, 138, 144, 152, 156, 210.
„UB 7" 195, 196, 198.
„UB 8" 195, 196, 198.
„UB 10" 65, 66, 139, 149, 157, 214.
„UB 12" 66, 67, 141, 155, 211.
„UB 13" 66, 140, 146, 157, 212.
„UB 14" 195, 196, 198.
„UB 16" 142, 149, 154, 216.
„UB 17" 141, 155, 213.
„UC 1" 219—228.
„UC 2" 230.
„UC 3" 219, 221, 225, 226, 231, 235.
„UC 5" 220, 230, 232, 234.
„UC 6" 220, 221, 224, 228, 231.
„UC 7" 220—222, 228.
„UC 11" 219, 221, 222, 231.
„UC 12" 195, 197.
„UC 13" 195, 197.
„UC 14" 195, 197.
„UC 15" 195, 197.

[1]) In diesem Sachverzeichnis sind von Handelsschiffen nur diejenigen aufgenommen worden, die politisch oder militärisch den U-Bootskrieg beeinflußten.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Wichtige Bücher aus dem Verlage
E. S. MITTLER & SOHN, BERLIN SW 68

Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges. Ein Buch für den Seemann, Soldaten und Staatsmann. Von Konteradmiral Dr. phil. h. c. Otto Groos. Mit Geleitwort von Großadmiral v. Tirpitz. RM 7,65, Ganzleinen RM 9,90.

Dieses Buch, das aus den Erfahrungen des Weltkrieges, aber auch aus früherer Zeit schöpfend, das Problem des Seekrieges behandelt, ist lebhaft zu begrüßen. Es trägt zur Klärung zahlreicher Fragen sehr viel bei und verdient nicht nur gelesen, sondern auch studiert und erfaßt zu werden. (Militär-Wochenblatt.)

Das Unterseeboot. Seine Bedeutung als Teil einer Flotte, seine Stellung im Völkerrecht, seine Kriegsverwendung und seine Zukunft. Von Admiral a. D. Bauer, vor dem Kriege Chef der 1. Unterseebootsflottille, im Kriege Führer der Unterseeboote bis Sommer 1917. Mit einem Bildnis des Großadmirals v. Tirpitz. RM 5,85, gebunden RM 7,20.

Ein Buch von meisterhafter Klarheit und Kürze, streng sachlich in Abwägung der Vorzüge und Nachteile des U-Bootes als Mittel des modernen Seekrieges vorbildlich objektiv in der Beurteilung der Maßnahmen und Vorgänge bei Freund und Feind, die Linien der Entwicklung dieser Waffe und ihres Gebrauches aufzeigend auf Grund der reichen Erfahrungen, die der Verfasser als erster Führer der deutschen U-Boote im Weltkriege gesammelt hat. Ein Werk, unentbehrlich für jeden, der sich mit dem U-Boot in irgendeiner Weise zu beschäftigen hat. (Admiral a. D. Zenker.)

Völkerrecht. Einführung in die Praxis der Staaten. Von Kapitän z. S. a. D. Dr. iur. Ernst Vanselow. 640 Seiten. RM 28,—, gebunden RM 32,—.

Es ist zu begrüßen, daß der kriegserfahrene Verfasser in dem vorliegenden Werk ein Handbuch für die Praxis geschaffen hat, aus dem jeder über die völkerrechtlichen Grundlagen der zu treffenden Entschließungen Belehrung schöpfen kann. (Marine-Rundschau.)

Die ausgebliebene Seeschlacht. Die englische Flottenführung 1911—1915. Von Dr. Paul Sethe. RM 4,80, gebunden RM 5,80.

Dies Buch schildert die Schwankungen innerhalb der britischen Admiralität 1911—1915 gegenüber der großen Frage: „Angriff oder Verteidigung gegen die deutsche Hochseeflotte?" sowie ihren Plan, in den Wintermonaten 1914—1915 eine Entscheidung unter dem Feuer der deutschen Küstengeschütze zu erzwingen. Der Verfasser legt dar, daß eine solche Seeschlacht nach menschlichem Ermessen den Krieg in einem für Deutschland günstigen Sinne beendet hätte.

U-Boote Westwärts. Meine Fahrten um England 1914 bis 1918.

Von Ernst Hashagen. 11.—20. Tausend. Mit 34 Abbildungen auf Tafeln und drei Karten. In farbigem Umschlag RM 4,50, in Ganzleinen RM 5,85.

Hashagen ist nicht nur ein erfolgreicher U-Bootskommandant, sondern auch ein fesselnder Erzähler. Es ist viel über den U-Bootskrieg und U-Bootsfahrten geschrieben worden, und doch möchte man diesem Buch ein besonders gutes Prädikat erteilen. Schließlich kommt es bei solchen Schilderungen an Hand eines Bordtagebuches nicht allein darauf an, was erlebt, sondern wie es erlebt wurde, welche Betrachtungen daran geknüpft werden und schließlich, wie die Wirkung auf den Leser ist.
(Weser-Zeitung, Bremen.)

Die Kapitäne Christiansen.

Nach Logbüchern erzählt. Mit 55 Abbildungen. Kartoniert RM 3,80, gebunden RM 4,80.

In diesem Buch erzählen die Brüder Fiede und Carl Christiansen ihr Leben, schwer an Arbeit, überreich an tausend Abenteuern und überglänzt von mancher stillen Heldentat. Jeder kennt Fiede Christiansen als den mit dem „Pour le mérite" ausgezeichneten „Flieger von Zeebrügge", als den Kommandanten des Do X, und Carl Christiansen als den Blockadebrecher vor Deutsch-Ostafrika. Das Werk, ausgestattet mit einer Fülle eindrucksvoller Bilder nach zumeist unveröffentlichten Aufnahmen, ist durchweht vom starken Atem der See, brennt von glühender Vaterlandsliebe und ist ein Abenteuer vom Anfang bis zum Ende.

Aus dem Leben der Reichsmarine.

Von Konteradmiral Saalwächter. Mit 20 Abbildungen. Preis RM 1,—, Mengenpreis bei 20 Expl. je RM 0,90.

Verständnis und Liebe für unsere Reichsmarine zu wecken und zu vertiefen, ist dieses Heft bestimmt. Der Verfasser weiß lebendig und anschaulich von den mannigfachen dienstlichen Aufgaben der Reichsmarine in der Heimat und im Ausland zu sprechen. Gute Bilder ergänzen das Wort und geben einen trefflichen Einblick in das Leben auf den deutschen Kriegsschiffen. (Deutschland zur See.)

Polarbuch.

Neue Forschungsfahrten in Arktis und Antarktis mit Luftschiff, U-Boot, Schlitten und Forschungsschiff. Herausgegeben vom Institut für Meereskunde zu Berlin unter Schriftleitung von Dr. G. Wüst. Mit 60 Abbildungen auf Tafeln und zahlreichen Textfiguren. In Ganzleinen gebunden RM 4,80.

Berufene Persönlichkeiten berichten in dem Polarbuche aus eigenem Leben heraus in anschaulicher Weise, wie sich die neuzeitlichen Forschungsmittel, wie Luftschiff, Flugzeug, Unterseeboot, Propellerschlitten usw., in der Polarwelt bewährt haben. Wir hören von den Männern, die in unsäglich mühseligen Fahrten im Winter 1931/32 für die Wissenschaft der Eiswelt ihre Geheimnisse zu entreißen suchten. Ihre Forschungsarten, aber auch ihre Abenteuer, Leiden und Tod sind in dem Polarbuch von ihnen selbst geschildert. Zahlreiche Abbildungen erläutern den textlichen Inhalt.

20. 1. 33.

53810

Erläuterungen und Zeichenerklärung zu den U-Bootsmonatskarten:

1. Der Weg der U-Boote

ist durch folgende Farben verdeutlicht:

grün für die Zeit vom 1. bis 10. jedes Monats
gelb „ „ „ „ 11. „ 20. „ „
blau „ „ „ „ 21. „ Monatsende.

Die gleichzeitigen Standorte an drei Stichtagen sind dargestellt durch einen

grünen Kreis für den 1. jedes Monats
gelben „ „ „ 10. „ „
blauen „ „ „ 20. „ „

Tätigkeitsgebiete, in denen U-Boote längere Zeit kreuzten, sind durch Flächen in den betreffenden Farben veranschaulicht. Berücksichtigt sind nur solche U-Boote, die Handelskrieg führen sollten oder bei einer Unternehmung Handelsschiffe oder Transporter versenkten, nicht aber U-Boote mit rein militärischen Aufgaben.

2. Versenkungen

von Schiffen sind durch rote Punkte örtlich festgelegt. Die hinzugefügten Nummern ermöglichen ein Auffinden in der Tabelle „U-Bootserfolge". Der Untergangsort verlorener U-Boote ist durch einen Kreis mit Kreuz dargestellt.

3. Die Tabelle „U-Boote in See"

nennt Auslaufhafen, Operationsgebiet und Reisedaten jedes im Handelskrieg tätigen U-Boots und die Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote.

Zeichenerklärung:

A. Weg und Standort des einzelnen U-Bootes:

B. Tätigkeitsgebiete:

= in der 1. Dekade des Monats.
= im Übergang von der 2. zur 3. Dekade.
= im Übergang von der 1. zur 2. Dekade.
= in der 3. Dekade des Monats.
= in der 2. Dekade des Monats.

grün, gelb od. blau
= Untergangsort verlorener U-Boote.

= Versenkungsort der in der Liste „U-Bootserfolge" aufgeführten Schiffe.

Die am 20. XII. 1914 als Stützpunkte für die englischen Patrouillenstreitkräfte bestimmten Orte sind schwarz unterstrichen.

= Durch englische Minen- oder Netzsperren gefährdete Seegebiete. (Mit Datumangabe, wann die ersten Minen gefunden wurden.)

Uhrzeiten: Mitteleuropäische Zeit

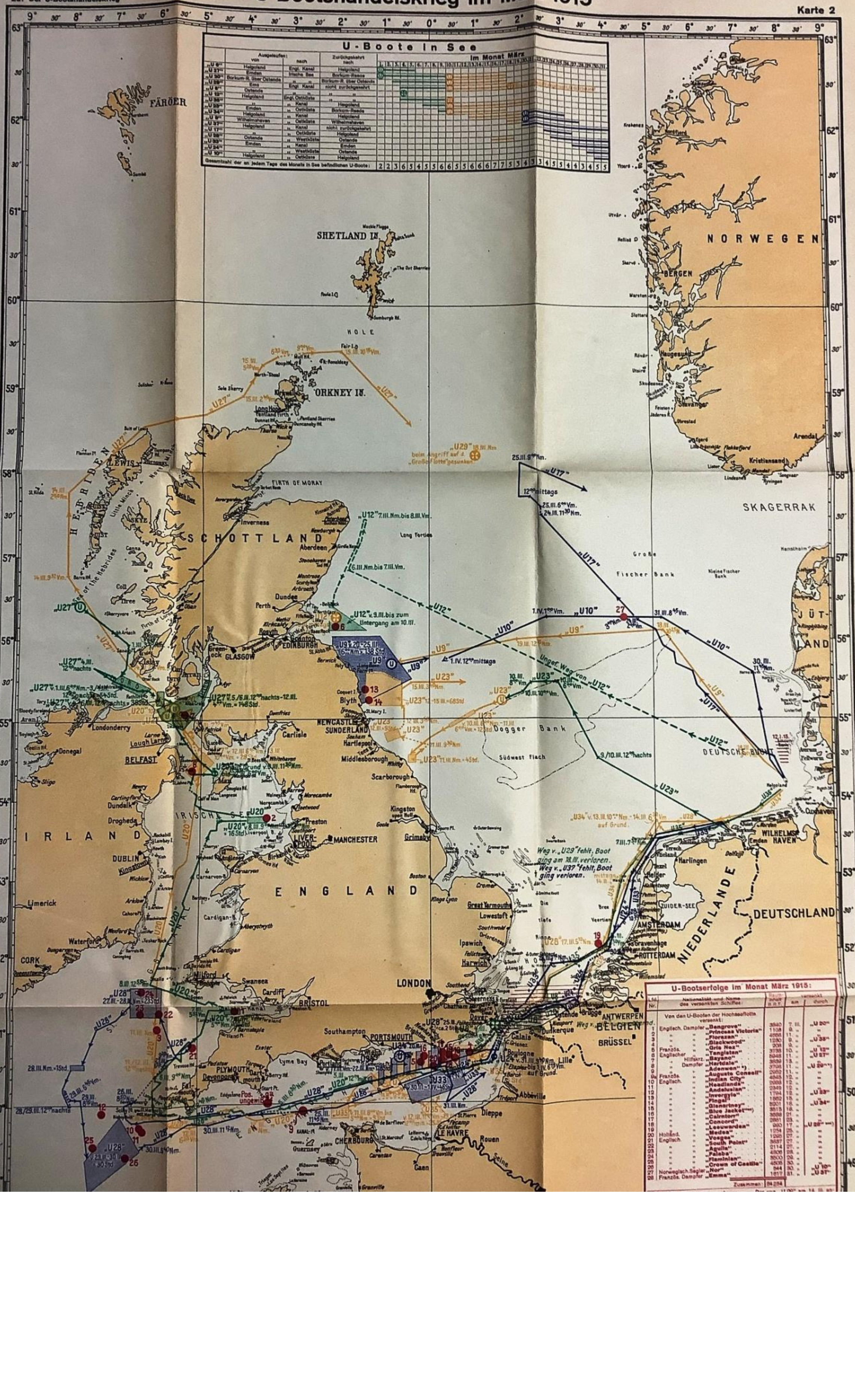
Anlage zu: Der Handelskrieg mit U-Booten. II. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

U-Bootshandelskrieg im Februar 1915
Karte 1
Zu: Der U-Bootshandelskrieg
U-Boote in See
im Monat Februar
Tiefenangaben
FÄRÖER
SHETLAND IS.
ORKNEY IS.
NORWEGEN
BERGEN
SCHOTTLAND
IRLAND
ENGLAND
FRANKREICH
BELGIEN
NIEDERLANDE
DEUTSCHLAND
SKAGERRAK
Dagger Bank
Sichtkreise d. getaucht fahrenden U-Bootes:
Durchmesser 5 sm bei normaler Sichtigkeit.
Durchmesser 10 sm bei klarem Wetter.
Sichtkreise d. aufgetaucht fahrenden U-Bootes:
Durchmesser 20 sm bei normaler Sichtigkeit.
Durchmesser 30 sm bei besonders klarem Wetter.
U-Bootserfolge im Monat Februar 1915:
Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:
1 Englisch, Dampf. „Dulwich" 3289 15. II. „U16"*)
2 Französ. „Ville de Lille" 997 16. II. „
3 Englisch. „Cambank" 3113 20. II. „U 30"
4 „ „ Downshire" 337 20. II. „
5 „ „ „Branksome Chine" 2026 23. II. „U 8"
6 „ „ „Oaksy" 1976 23. II. „
7 „ „ „Rio Parana" 4015 24. II. „
8 „ „ „Western Coast" 1166 24. II. „
9 „ „ „Harpalion" 5967 24. II. „
Zusammen: 22764
*) Am 16. II. wurde der norwegische Dampfer „Belridge", 1690 t, bei Falkestone von „U 16" torpediert, erreichte jedoch die Downs mit eigner Kraft.
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten
Druck von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin
Seemeilenmaßstab
Kilometermaßstab

U-Bootshandelskrieg im März 1915

53810

Karte 2



U-Boote in See

	Ausgelaufen: von	nach	Zurückgekehrt nach
„U 20"	Helgoland	Engl. Kanal	Helgoland
„U 27"	Emden	Irische See	Borkum-Reede
„U 30"	Borkum-R. über Ostende	" "	Borkum-R. über Ostende
„U 29"	Ems	Engl. Kanal	nicht zurückgekehrt
„U 8"	Ostende	" "	" "
„U 12"	Helgoland	Engl. Ostküste	" "
„U 35"	"	" Kanal	Helgoland
„U 23"	Emden	" Ostküste	Borkum-Reede
„U 34"	Helgoland	" Kanal	Helgoland
„U 9"	Wilhelmshaven	" Ostküste	Wilhelmshaven
„U 37"	Helgoland	" Kanal	nicht zurückgekehrt
„U 17"	"	" Ostküste	Helgoland
„U 28"	Ostende	" Westküste	Ostende
„U 33"	Emden	" Kanal	Emden
„U 24"	"	" Westküste	Ostende
„U 10"	Helgoland	" Ostküste	Helgoland

Im Monat März

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:	2	2	3	6	5	4	5	5	6	6	5	5	6	6	6	7	7	5	3	4	3	3	4	5	5	4	4	3	4	5	5

U-Bootserfolge im Monat März 1915:

Lfd. Nr.	Nationalität und Name des versenkten Schiffes		Raum-inhalt B.R.T.	versenkt am	durch
	Von den U-Booten der Hochseeflotte versenkt:				
1	Englisch. Dampfer	„Bengrove"	3840	7. III.	„U 20"
2	" "	„Princess Victoria"	1108	9. "	"
3	" "	„Florazan"	4658	11. "	"
4	" "	„Blackwood"	1230	9. "	„U 35"
5	Französ. "	„Gris Nez"	208	9. "	"
6	Englischer "	„Tangistan"	3738	10. "	„U 12"
7	" Hilfskrz.	„Bayano"	5948	11. "	„U 27"
8	" Dampfer	„Hartdale"	3839	13. "	"
9	" "	„Adenwen" *)	3798	11. "	„U 29" **)
9a	Französ. "	„Auguste Conseil"	2952	11. "	"
10	Englisch. "	„Indian City"	4645	12. "	"
11	" "	„Headlands"	2988	12. "	"
12	" "	„Andalusian"	2349	12. "	"
13	" "	„Invergyle"	1794	13. "	„U 12"
14	" "	„Fingal"	1562	15. "	„U 34"
15	" "	„Glenartney"	5201	18. "	"
16	" "	„Blue Jacket" ***)	3515	18. "	"
17	" "	„Cairntorr"	3588	21. "	"
18	" "	„Concord"	2861	23. "	"
19	" "	„Leeuwarden"	990	17. "	„U 28" ***)
20	Holländ. "	„Medea"	1254	25. "	"
21	Englisch. "	„Vosges"	1295	27. "	"
22	" "	„South Point"	3837	27. "	"
23	" "	„Aguila"	2114	27. "	"
24	" "	„Falaba"	4806	28. "	"
25	" "	„Flaminian"	3500	29. "	"
26	" "	„Crown of Castile"	4505	30. "	"
27	Norwegisch. Segler	„Nor"	844	30. "	„U 10"
28	Französ. Dampfer	„Emma"	1617	31. "	„U 37"
		Zusammen:	84 284		

Zur: Der U-Bootshandelskrieg

U-Bootshandelskrieg im April 1915

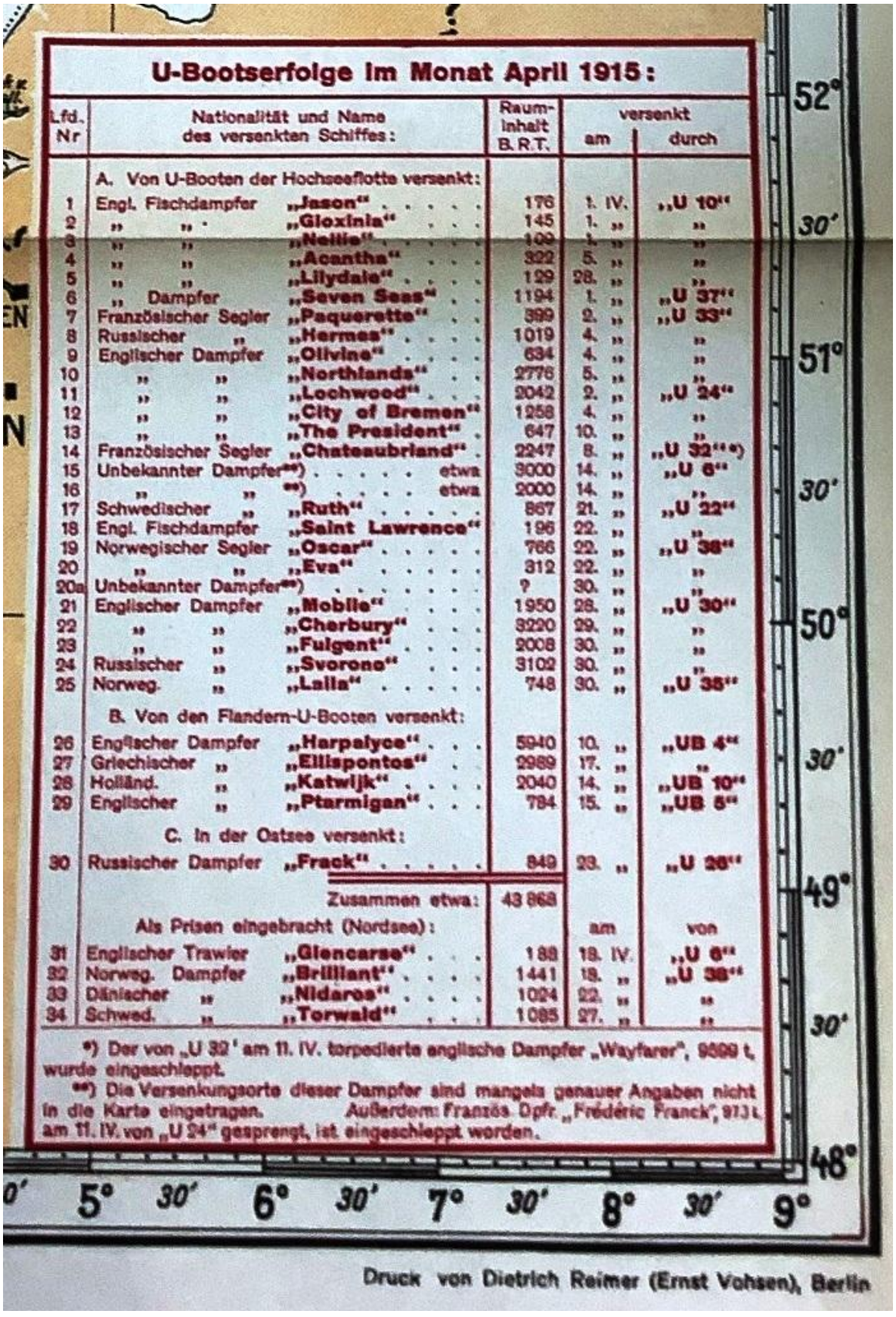
53810

Karte 3

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten

Seemeilenmaßstab: Kilometermaßstab:

Druck von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin



U-Bootserfolge im Monat April 1915:

Lfd. Nr	Nationalität und Name des versenkten Schiffes:		Raum-Inhalt B.R.T.	versenkt am	versenkt durch
	A. Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:				
1	Engl. Fischdampfer	„Jason“	176	1. IV.	„U 10“
2	„ „	„Gloxinia“	145	1. „	„
3	„ „	„Nellie“	109	1. „	„
4	„ „	„Acantha“	322	5. „	„
5	„ „	„Lilydale“	129	28. „	„
6	„ Dampfer	„Seven Seas“	1194	1. „	„U 37“
7	Französischer Segler	„Paquerette“	399	2. „	„U 33“
8	Russischer „	„Hermes“	1019	4. „	„
9	Englischer Dampfer	„Olivine“	634	4. „	„
10	„ „	„Northlands“	2776	5. „	„
11	„ „	„Lochwood“	2042	2. „	„U 24“
12	„ „	„City of Bremen“	1258	4. „	„
13	„ „	„The President“	647	10. „	„
14	Französischer Segler	„Chateaubriand“	2247	8. „	„U 32“*)
15	Unbekannter Dampfer**)		etwa 3000	14. „	„U 6“
16	„ „	**)	etwa 2000	14. „	„
17	Schwedischer „	„Ruth“	867	21. „	„U 22“
18	Engl. Fischdampfer	„Saint Lawrence“	196	22. „	„
19	Norwegischer Segler	„Oscar“	766	22. „	„U 38“
20	„ „	„Eva“	312	22. „	„
20a	Unbekannter Dampfer**)		?	30. „	„
21	Englischer Dampfer	„Mobile“	1950	28. „	„U 30“
22	„ „	„Cherbury“	3220	29. „	„
23	„ „	„Fulgent“	2008	30. „	„
24	Russischer „	„Svorona“	3102	30. „	„
25	Norweg. „	„Laila“	748	30. „	„U 35“
	B. Von den Flandern-U-Booten versenkt:				
26	Englischer Dampfer	„Harpalyce“	5940	10. „	„UB 4“
27	Griechischer „	„Ellispontos“	2989	17. „	„
28	Holländ. „	„Katwijk“	2040	14. „	„UB 10“
29	Englischer „	„Ptarmigan“	784	15. „	„UB 5“
	C. In der Ostsee versenkt:				
30	Russischer Dampfer	„Frack“	849	23. „	„U 26“
		Zusammen etwa:	43 868		
	Als Prisen eingebracht (Nordsee):			am	von
31	Englischer Trawler	„Glencarse“	188	18. IV.	„U 6“
32	Norweg. Dampfer	„Brilliant“	1441	18. „	„U 38“
33	Dänischer „	„Nidaros“	1024	22. „	„
34	Schwed. „	„Torwald“	1085	27. „	„

*) Der von „U 32“ am 11. IV. torpedierte englische Dampfer „Wayfarer“, 9699 t, wurde eingeschleppt.

**) Die Versenkungsorte dieser Dampfer sind mangels genauer Angaben nicht in die Karte eingetragen. Außerdem: Französ. Dpfr. „Frédéric Franck“, 913 t, am 11. IV. von „U 24“ gesprengt, ist eingeschleppt worden.

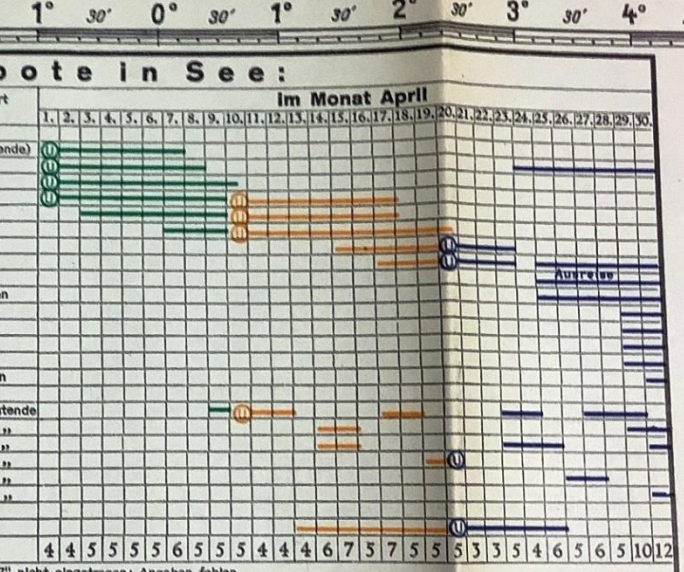
Druck von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin

U-Bootshandelskrieg im April 1915

30′ 5° 30′ 4° 30′ 3° 30′ 2° 30′ 1° 30′ 0° 30′ 1° 30′ 2° 30′ 3° 30′ 4° 30′

U-Boote in See:

	Ausgelaufen: von	nach	Zurückgekehrt nach
A. U-Boote der Hochseeflotte*):			
„U 26"	Emden (über Ostende)	Englische Westküste	Emden (über Ostende)
„U 10"	Helgoland	„ Ostküste	Helgoland
„U 33"	Emden	„ Kanal	Emden
„U 24"	„	„ Westküste	„
„U 32"	Emden (über Ostende)	„ Kanal	„
„U 6"	Helgoland	„ Ostküste	List
„U 22"	Emden	Schottische Westküste	Emden
„U 38"	Jade	Englische Ostküste	Helgoland
„U 21"	Wilhelmshaven	Mittelmeer	Cattaro
„U 30"	Ems	Irische Westküste	Wilhelmshaven
„U 35"	Helgoland	Bristol-Kanal	Helgoland
„U 36"	„	Nordsee	„
„U 39"	„	Englische Ostküste	„
„U 41"	„	„ „	„
„U 20"	Emden	Irische See	Wilhelmshaven
B. Flandern-U-Boote:			
„UB 4"	Zeebrügge bzw. Ostende	Hoofden	Zeebrügge bzw. Ostende
„UB 5"	„ „ „	„	„ „ „
„UB10"	„ „ „	„	„ „ „
„UB12"	„ „ „	„	„ „ „
„UB13"	„ „ „	Thornton Bank	„ „ „
„UB 6"	„ „ „	Hoofden	„ „ „
C. U-Boote in der Ostsee:			
„U 26"	Danzig	Åland-See	Kiel



Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:	4	4	5	5	5	5	6	5	5	5	4	4	4	6	7	5	7	5	5	5	3	3	5	4	6	5	6	5	10	12

**) „U 37" nicht eingetragen; Angaben fehlen.

Baltasund

U-Bootshandelskrieg im Mai 1915
Karte 4
U-Boote in See im Monat Mai
U-Bootserfolge im Mai 1915*)
BULGARIEN
TÜRKEI
Marmara Meer
AGÄISCHES MEER
KLEIN-ASIEN
UB8* Ende Mai 1915.
SHETLAND IS.
ORKNEY IS.
NORWEGEN
SCHOTTLAND
SKAGERRAK
JÜTLAND
NEWCASTLE
SUNDERLAND
Dogger Bank
DEUTSCHE BUCHT
IRISCHE SEE
IRLAND
DUBLIN
Galway
Limerick
CORK
BELFAST
MANCHESTER
ENGLAND
LONDON
BRISTOL
Southampton
PORTSMOUTH
PLYMOUTH
Lyme Bay
ANTWERPEN
BRÜSSEL
BELGIEN
Lille
CHERBOURG
LE HAVRE
Rouen
PARIS
BREST
St. Malo
FRANKREICH
NIEDERLANDE
WILHELMSHAVEN
DEUTSCHLAND
Tiefenangaben
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten
Seemeilenmaßstab
Kilometermaßstab
Druck von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin

Zu: Der U-Bootshandelskrieg

U-Bootshandelskrie

U-Boote in See: Im Monat Mai

	Ausgelaufen: von	nach	Zurückgekehrt nach
A. U-Boote der Hochseeflotte:			
„U 35"	Helgoland	Bristol-Kanal	Helgoland
„U 38"	Wilhelmshaven	Nordsee	„
„U 41"	Helgoland	Engl. Ost- u. Westküste	„
„U 30"	Emden	Scilly-Inseln	Wilhelmshaven
„U 39"	Helgoland	Englische Ostküste	Helgoland
„U 36"	„	Nordsee	„
„U 20"	Emden	Irische See	Wilhelmshaven
„U 9"	Helgoland	Englische Ostküste	Helgoland
„U 27"	Emden	Bristol-Kanal	Emden
„U 23"	„	Englische Ostküste	Borkum Reede
„U 28"	„	Norwegen	„
„U 16"	Helgoland	Nordsee	Helgoland
„U 34"	„	Westausgang Kanal	„
„U 19"	Borkum Reede	Englische Ostküste	Emden
„U 14"	Helgoland	Firth of Forth	nicht zurückgekehrt
B. Flandern-U-Boote:			
„UB 6"	Zeebrügge bzw. Ostende	Hoofden	Zeebrügge bzw. Ostende
„UB 10"	„	Galloper Feuerschiff	„
„UB 12"	„	Noord-Hinder Feuerschiff	„
„UB 13"	„	„ „	„
„UB 4"	„	Thornton Bank	„
„UB 5"	„	Hoofden	„
„UB 2"	„	Noord-Hinder Feuerschiff	„
„UB 17"	„	Hoofden	„
„UC 11"	„	Süd Downs	„
C. U-Boote im Mittelmeer:			
„UB 8"	Smyrna	Bosporus	Konstantinopel

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:	9	10	8	9	6	6	6	7	7	7	8	6	7	6	6	5	5	6	5	6	9	7	8	9	8	5	4	9	9	12

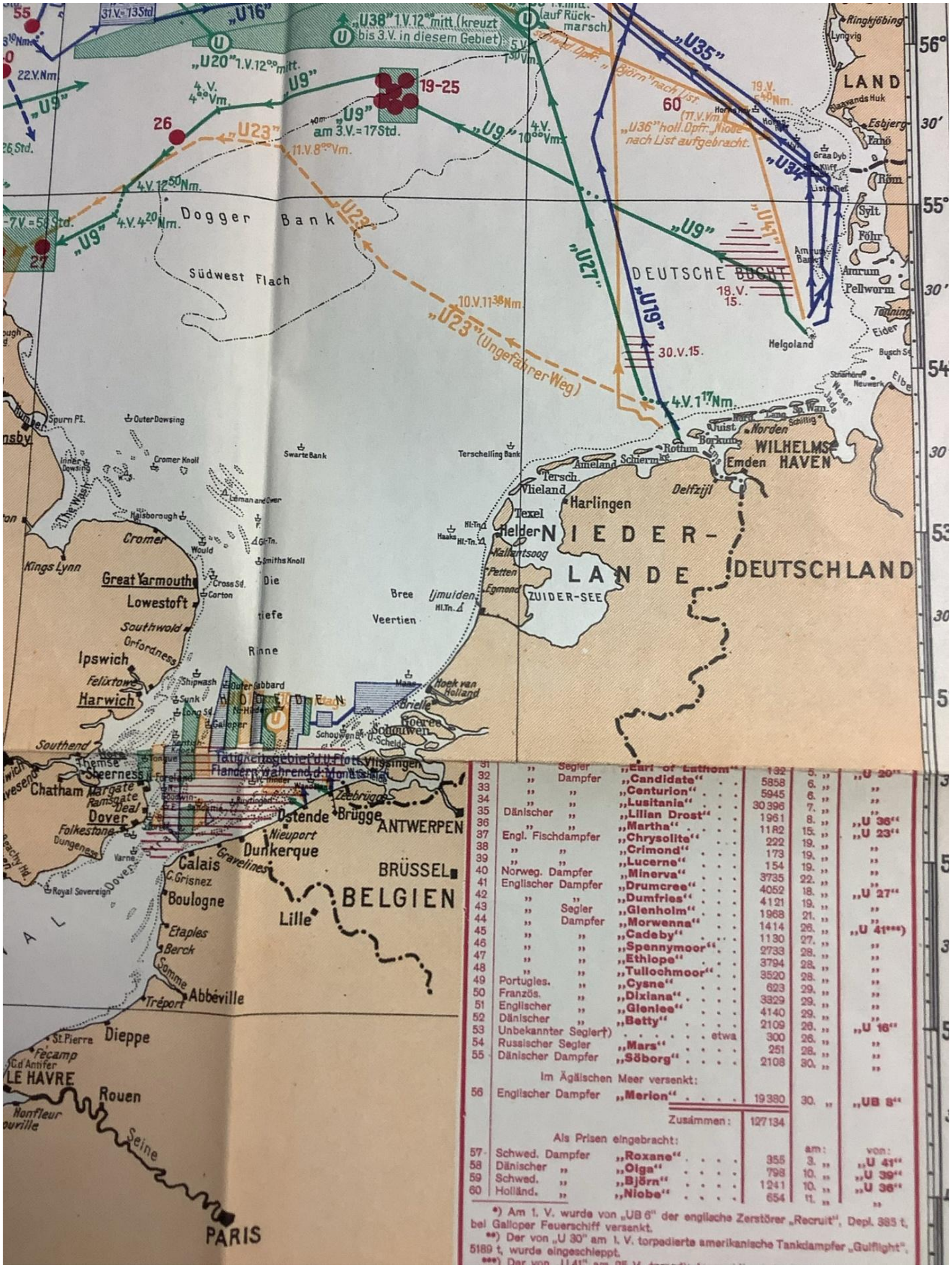
12° 30′ 11° 30′ 10° 30′ 9° 30′ 8° 30′ 7° 30′ 6° 30′ 5° 30′ 4° 30′ 3° 30′ 2° 30′

63° 30′ 62° 30′ 61°

24° 41° 40° 39°

ÄGÄISC

Euboa



31	,, Segler	„Earl of Lathom"	132	5. ,,	„U 20"
32	,, Dampfer	„Candidate" . . .	5858	6. ,,	,,
33	,, ,,	„Centurion" . . .	5945	6. ,,	,,
34	,, ,,	„Lusitania" . . .	30396	7. ,,	,,
35	Dänischer ,,	„Lilian Drost" . .	1961	8. ,,	,,
36	,, ,,	„Martha"	1182	15. ,,	„U 36"
37	Engl. Fischdampfer	„Chrysolite" . . .	222	19. ,,	„U 23"
38	,, ,,	„Crimond" . . .	173	19. ,,	,,
39	,, ,,	„Lucerne" . . .	154	19. ,,	,,
40	Norweg. Dampfer	„Minerva" . . .	3735	22. ,,	,,
41	Englischer Dampfer	„Drumcree" . . .	4052	18. ,,	,,
42	,, ,,	„Dumfries" . . .	4121	19. ,,	„U 27"
43	,, Segler	„Glenholm" . . .	1968	21. ,,	,,
44	,, Dampfer	„Morwenna" . .	1414	26. ,,	,,
45	,, ,,	„Cadeby"	1130	27. ,,	„U 41***)
46	,, ,,	„Spennymoor" . .	2733	28. ,,	,,
47	,, ,,	„Ethiope" . . .	3794	28. ,,	,,
48	,, ,,	„Tullochmoor" . .	3520	28. ,,	,,
49	Portugies. ,,	„Cysne"	623	29. ,,	,,
50	Französ. ,,	„Dixiana"	3329	29. ,,	,,
51	Englischer ,,	„Glenlee"	4140	29. ,,	,,
52	Dänischer ,,	„Betty"	2109	26. ,,	„U 16"
53	Unbekannter Segler†)	. . . . etwa	300	26. ,,	,,
54	Russischer Segler	„Mars"	251	28. ,,	,,
55	Dänischer Dampfer	„Söborg"	2108	30. ,,	,,
	Im Ägäischen Meer versenkt:				
56	Englischer Dampfer	„Merion"	19380	30. ,,	„UB 8"
		Zusammen:	127134		
	Als Prisen eingebracht:			am:	von:
57	Schwed. Dampfer	„Roxane"	355	3. ,,	„U 41"
58	Dänischer ,,	„Olga"	798	10. ,,	„U 39"
59	Schwed. ,,	„Björn"	1241	10. ,,	„U 36"
60	Holländ. ,,	„Niobe"	654	11. ,,	,,

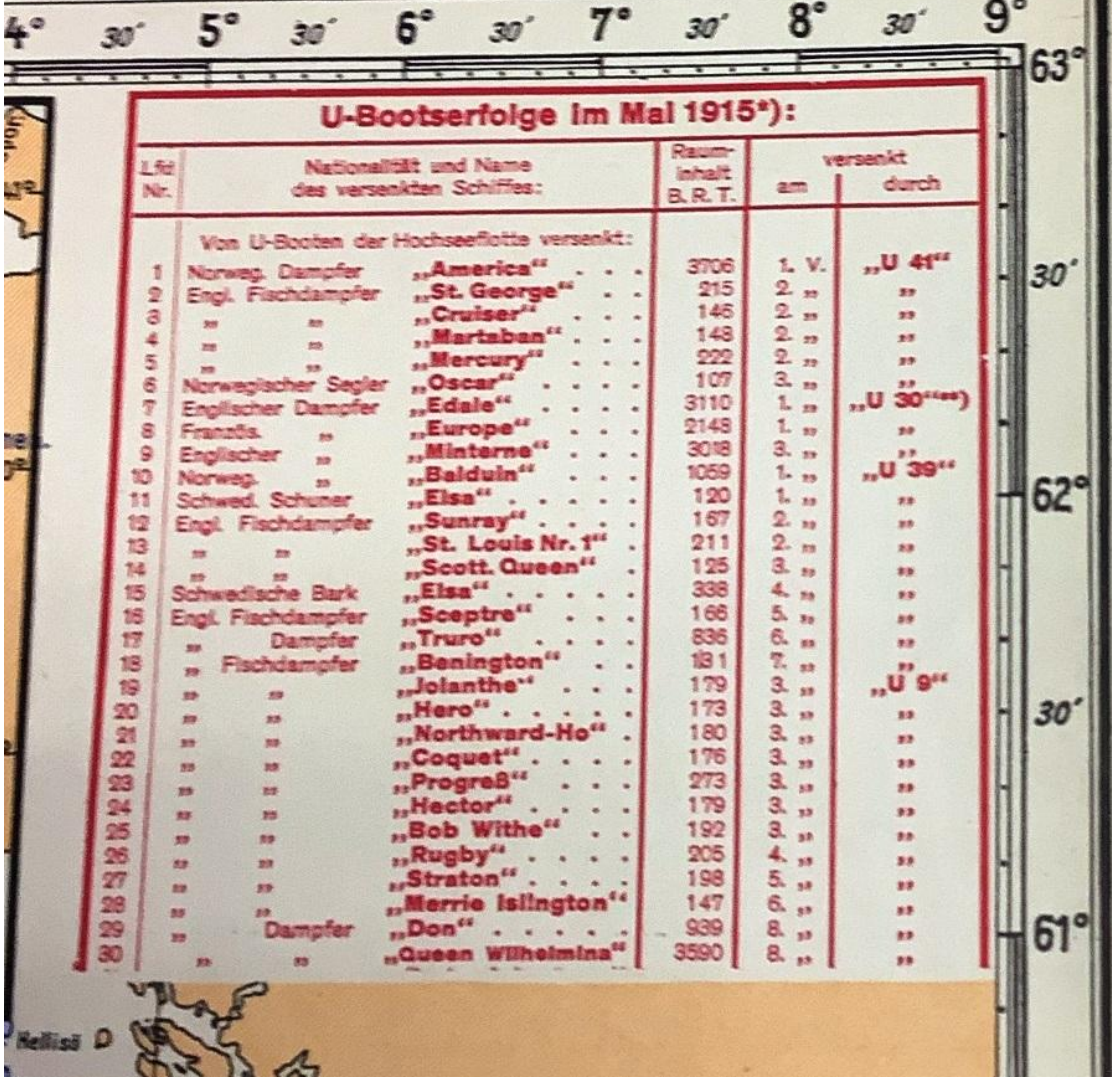
*) Am 1. V. wurde von „UB 6" der englische Zerstörer „Recruit", Depl. 385 t, bei Galloper Feuerschiff versenkt.

**) Der von „U 30" am 1. V. torpedierte amerikanische Tankdampfer „Gulflight", 5189 t, wurde eingeschleppt.

***) Der von „U 41" am 25. V. [illegible]

53810

Karte 4

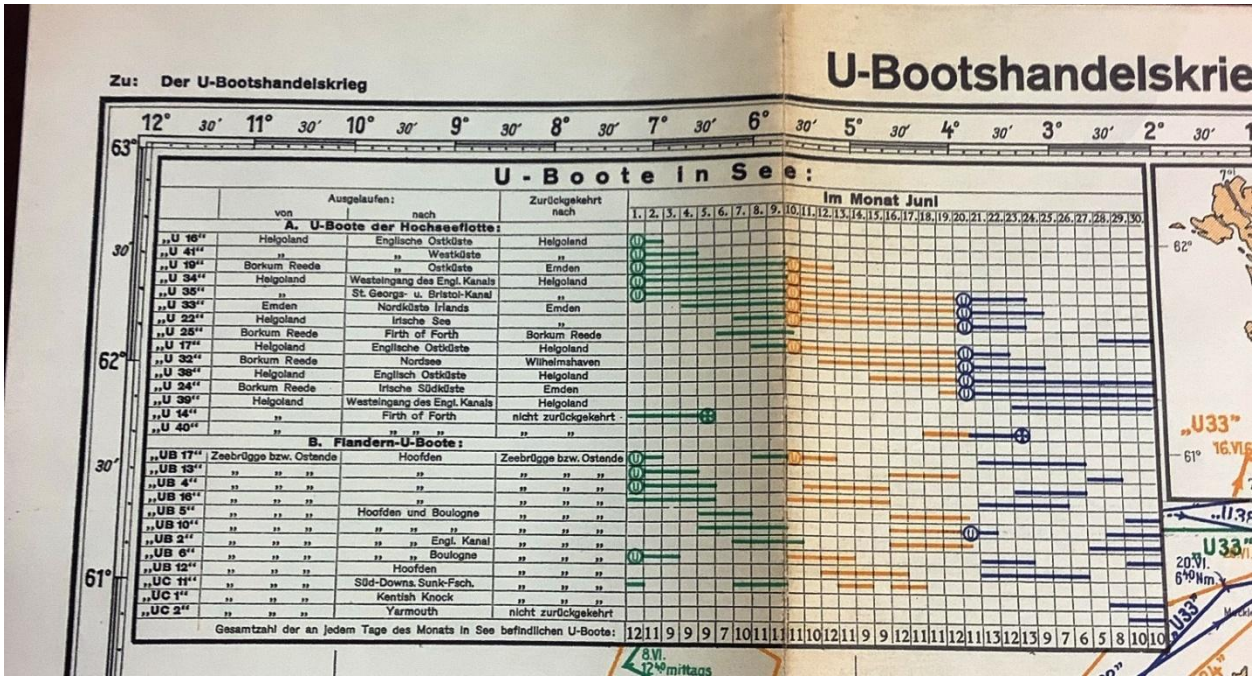


U-Bootserfolge im Mai 1915*):

Lfd. Nr.	Nationalität und Name des versenkten Schiffes:		Raum-inhalt B. R. T.	versenkt am	versenkt durch
	Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:				
1	Norweg. Dampfer	„America"	3706	1. V.	„U 41"
2	Engl. Fischdampfer	„St. George"	215	2. „	„
3	„ „	„Cruiser"	146	2. „	„
4	„ „	„Martaban"	148	2. „	„
5	„ „	„Mercury"	222	2. „	„
6	Norwegischer Segler	„Oscar"	107	3. „	„
7	Englischer Dampfer	„Edale"	3110	1. „	„U 30"**)
8	Französ. „	„Europe"	2148	1. „	„
9	Englischer „	„Minterne"	3018	3. „	„
10	Norweg. „	„Balduin"	1059	1. „	„U 39"
11	Schwed. Schuner	„Elsa"	120	1. „	„
12	Engl. Fischdampfer	„Sunray"	167	2. „	„
13	„ „	„St. Louis Nr. 1"	211	2. „	„
14	„ „	„Scott. Queen"	125	3. „	„
15	Schwedische Bark	„Elsa"	338	4. „	„
16	Engl. Fischdampfer	„Sceptre"	166	5. „	„
17	„ Dampfer	„Truro"	836	6. „	„
18	„ Fischdampfer	„Benington"	191	7. „	„
19	„ „	„Jolanthe"	179	3. „	„U 9"
20	„ „	„Hero"	173	3. „	„
21	„ „	„Northward-Ho"	180	3. „	„
22	„ „	„Coquet"	176	3. „	„
23	„ „	„Progreß"	273	3. „	„
24	„ „	„Hector"	179	3. „	„
25	„ „	„Bob Withe"	192	3. „	„
26	„ „	„Rugby"	205	4. „	„
27	„ „	„Straton"	198	5. „	„
28	„ „	„Merrie Islington"	147	6. „	„
29	„ Dampfer	„Don"	939	8. „	„
30	„ „	„Queen Wilhelmina"	3590	8. „	„

Zu: **Der U-Bootshandelskrieg**

U-Bootshandelskrie



	Ausgelaufen: von	nach	Zurückgekehrt nach
A. U-Boote der Hochseeflotte:			
„U 16"	Helgoland	Englische Ostküste	Helgoland
„U 41"	„	„ Westküste	„
„U 19"	Borkum Reede	„ Ostküste	Emden
„U 34"	Helgoland	Westeingang des Engl. Kanals	Helgoland
„U 35"	„	St. Georgs- u. Bristol-Kanal	„
„U 33"	Emden	Nordküste Irlands	Emden
„U 22"	Helgoland	Irische See	„
„U 25"	Borkum Reede	Firth of Forth	Borkum Reede
„U 17"	Helgoland	Englische Ostküste	Helgoland
„U 32"	Borkum Reede	Nordsee	Wilhelmshaven
„U 36"	Helgoland	Englisch Ostküste	Helgoland
„U 24"	Borkum Reede	Irische Südküste	Emden
„U 39"	Helgoland	Westeingang des Engl. Kanals	Helgoland
„U 14"	„	Firth of Forth	nicht zurückgekehrt
„U 40"	„	„ „ „	„ „
B. Flandern-U-Boote:			
„UB 17"	Zeebrügge bzw. Ostende	Hoofden	Zeebrügge bzw. Ostende
„UB 13"	„ „ „	„	„ „ „
„UB 4"	„ „ „	„	„ „ „
„UB 16"	„ „ „	„	„ „ „
„UB 5"	„ „ „	Hoofden und Boulogne	„ „ „
„UB 10"	„ „ „	„ „ „	„ „ „
„UB 2"	„ „ „	„ „ Engl. Kanal	„ „ „
„UB 6"	„ „ „	„ „ Boulogne	„ „ „
„UB 12"	„ „ „	Hoofden	„ „ „
„UC 11"	„ „ „	Süd-Downs. Sunk-Fsch.	„ „ „
„UC 1"	„ „ „	Kentish Knock	„ „ „
„UC 2"	„ „ „	Yarmouth	nicht zurückgekehrt
Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:			12 11 9 9 9 7 10 11 11 11 10 12 11 9 9 12 11 11 12 11 13 12 13 9 7 6 5 8 10 10

53810

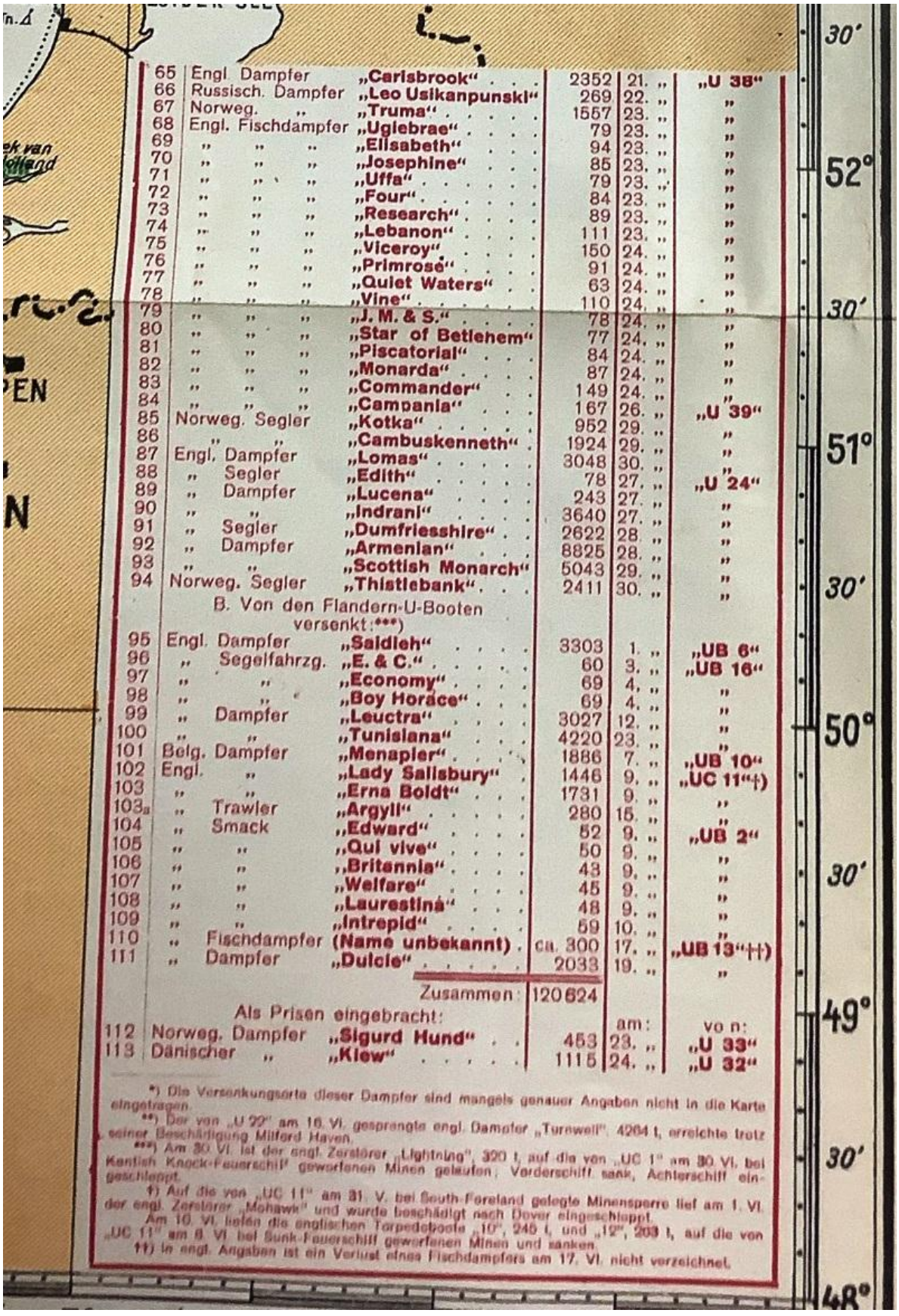
Karte 5

30′ 5° 30′ 6° 30′ 7° 30′ 8° 30′ 9°

63° 30′ 62° 30′ 61° 30′ 60° 30′

U-Bootserfolge im Juni 1915:

Lfd. Nr.	Nationalität und Name des versenkten Schiffes:	Raum-inhalt B.R.T.	Versenkt am	Versenkt durch
	A. Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:			
1	Engl. Fischdampfer „Victoria“	155	1. VI.	„U 34“
2	„ „ „ „Hirose“	274	2. „	„
3	Belg. „ „ „Delta“	220	2. „	„
4	Französ. Dampfer „Penfeld“	793	3. „	„
5	Engl. „ „Inkum“	4747	4. „	„
6	Norweg. Bark „Superb“	1515	7. „	„
7	Dänischer Segler „Salvador“	165	2. „	„U 19“
8	Engl. Fischdampfer „Chrysoprasus“	119	3. „	„
9	„ Dampfer „Jona“	3344	3. „	„
10	„ Fischdampfer „Dogberry“	214	3. „	„
11	„ „ „ „Kathleen“	92	3. „	„
12	„ „ „ „Ena May“	90	3. „	„
13	„ „ „ „Strathbran“	163	3. „	„
14	„ „ „ „Cortes“	174	4. „	„
15	„ „ „ „Evening Star“	120	4. „	„
16	„ „ „ „Ebenezer“	113	4. „	„
17	„ Dampfer „Dunnet Head“	343	4. „	„
18	„ Fischdampfer „Petrel“	182	4. „	„
19	„ „ „ „Explorer“	156	4. „	„
20	Russischer Segler „Adoluf“	169	5. „	„
21	Engl. Fischdampfer „Persimon“	255	5. „	„
22	„ „ „ „Gazehound“	138	5. „	„
23	„ „ „ „Curlew“	134	5. „	„
24	„ „ „ „Bardolph“	215	5. „	„
25	„ „ „ „Japonica“	145	5. „	„
26	„ „ „ „Arctic“	169	6. „	„
27	„ „ „ „Dromio“	208	6. „	„
28	Norweg. Dampfer „Svein Jarl“	1136	10. „	„
29	Unbekannter Dampfer*) etwa	3000	10. „	„
30	Engl. Fischdampfer „Waago“	154	11. „	„
31	„ „ „ „Plymouth“	165	11. „	„
32	Unbekannter Dampfer*) etwa	2000	2. „	„U 14“
33	„ „ *) etwa	4000	3. „	„
34	Norweg. Dampfer „Cubano“	4352	2. „	„U 35“
35	Engl. Segler „George and Mary“	100	4. „	„
36	„ „ „Sunlight“	1433	6. „	„
37	Norweg. Dampfer „Trudvang“	1041	7. „	„
38	Engl. Dampfer „Strathcarron“	4347	8. „	„
39	Französ. Segler „La Liberté“	302	8. „	„
40	Engl. „ „Express“	115	8. „	„
41	„ „ „Susannah“	115	8. „	„
42	Russisch. „ „Thomasina“	1869	10. „	„
43	Engl. „ „Crown of India“	2034	12. „	„
44	Norweg. „ „Beliglade“	664	12. „	„
45	Engl. „ „Hopemount“	3300	13. „	„
46	Franz. Segler „Diamant“	324	13. „	„
47	Engl. Dampfer „Pelham“	3534	13. „	„
48	„ Fischdampfer „Pentland“	204	7. „	„U 25“
49	„ „ „ „Nottingham“	165	7. „	„
50	„ „ „ „Velocity“	186	7. „	„
51	„ „ „ „Saturn“	183	7. „	„
52	Norweg. Dampfer „Glittertind“	717	7. „	„
53	Engl. Fischdampfer „Castor“	182	9. „	„
54	„ „ „ „Cardiff“	163	9. „	„
55	„ „ „ „Tunisian“	211	9. „	„
56	„ „ „ „James Leyman“	197	9. „	„
57	Russisch. Dampfer „Dania“	2648	10. „	„U 33“
58	Norweg. „ „Davanger“	2281	14. „	„
59	Engl. „ „Desabla“	6047	12. „	„U 17“
60	Dänischer Segler „Cocos“	85	12. „	„
61	Engl. Dampfer „Ailsa“	876	18. „	„
62	„ „ „Strathnairn“	4336	15. „	„U 22“**)
63	„ Fischdampfer „Trafford“	215	16. „	„
64	„ „ „ „Premier“	169	20. „	„



65	Engl. Dampfer	„Carlsbrook“	2352	21.	„	„U 38“
66	Russisch. Dampfer	„Leo Usikanpunski“	269	22.	„	„
67	Norweg. „	„Truma“	1557	23.	„	„
68	Engl. Fischdampfer	„Uglebrae“	79	23.	„	„
69	„ „ „	„Elisabeth“	94	23.	„	„
70	„ „ „	„Josephine“	85	23.	„	„
71	„ „ „	„Uffa“	79	23.	„	„
72	„ „ „	„Four“	84	23.	„	„
73	„ „ „	„Research“	89	23.	„	„
74	„ „ „	„Lebanon“	111	23.	„	„
75	„ „ „	„Viceroy“	150	24.	„	„
76	„ „ „	„Primrose“	91	24.	„	„
77	„ „ „	„Quiet Waters“	63	24.	„	„
78	„ „ „	„Vine“	110	24.	„	„
79	„ „ „	„J. M. & S.“	78	24.	„	„
80	„ „ „	„Star of Betlehem“	77	24.	„	„
81	„ „ „	„Piscatorial“	84	24.	„	„
82	„ „ „	„Monarda“	87	24.	„	„
83	„ „ „	„Commander“	149	24.	„	„
84	„ „ „	„Campania“	167	26.	„	„U 39“
85	Norweg. Segler	„Kotka“	952	29.	„	„
86	„ „	„Cambuskenneth“	1924	29.	„	„
87	Engl. Dampfer	„Lomas“	3048	30.	„	„
88	„ Segler	„Edith“	78	27.	„	„U 24“
89	„ Dampfer	„Lucena“	243	27.	„	„
90	„ „	„Indrani“	3640	27.	„	„
91	„ Segler	„Dumfriesshire“	2622	28.	„	„
92	„ Dampfer	„Armenian“	8825	28.	„	„
93	„ „	„Scottish Monarch“	5043	29.	„	„
94	Norweg. Segler	„Thistlebank“	2411	30.	„	„
	B. Von den Flandern-U-Booten versenkt:***)					
95	Engl. Dampfer	„Saidieh“	3303	1.	„	„UB 6“
96	„ Segelfahrzg.	„E. & C.“	60	3.	„	„UB 16“
97	„ „	„Economy“	69	4.	„	„
98	„ „	„Boy Horace“	69	4.	„	„
99	„ Dampfer	„Leuctra“	3027	12.	„	„
100	„ „	„Tunisiana“	4220	23.	„	„
101	Belg. Dampfer	„Menapier“	1886	7.	„	„UB 10“
102	Engl. „	„Lady Salisbury“	1446	9.	„	„UC 11“†)
103	„ „	„Erna Boldt“	1731	9.	„	„
103a	„ Trawler	„Argyll“	280	15.	„	„
104	„ Smack	„Edward“	52	9.	„	„UB 2“
105	„ „	„Qui vive“	50	9.	„	„
106	„ „	„Britannia“	43	9.	„	„
107	„ „	„Welfare“	45	9.	„	„
108	„ „	„Laurestina“	48	9.	„	„
109	„ „	„Intrepid“	59	10.	„	„
110	„ Fischdampfer	(Name unbekannt)	ca. 300	17.	„	„UB 13“††)
111	„ Dampfer	„Dulcie“	2033	19.	„	„
		Zusammen:	120624			
	Als Prisen eingebracht:			am:		von:
112	Norweg. Dampfer	„Sigurd Hund“	453	23.	„	„U 33“
113	Dänischer „	„Kiew“	1115	24.	„	„U 32“

*) Die Versenkungsorte dieser Dampfer sind mangels genauer Angaben nicht in die Karte eingetragen.

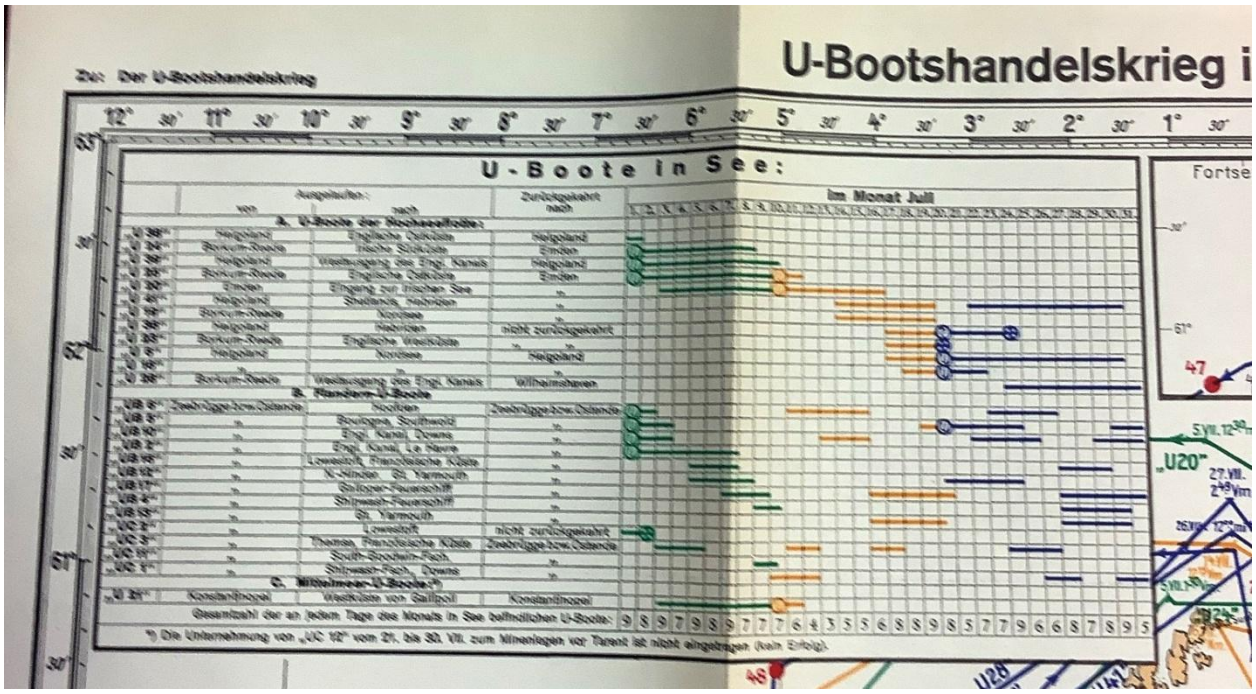
**) Der von „U 22“ am 16. VI. gesprengte engl. Dampfer „Tunwell“, 4264 t, erreichte trotz seiner Beschädigung Milford Haven.

***) Am 30. VI. ist der engl. Zerstörer „Lightning“, 320 t, auf die von „UC 1“ am 30. VI. bei Kentish Knock-Feuerschiff geworfenen Minen gelaufen; Vorderschiff sank, Achterschiff eingeschleppt.

†) Auf die von „UC 11“ am 31. V. bei South-Foreland gelegte Minensperre lief am 1. VI. der engl. Zerstörer „Mohawk“ und wurde beschädigt nach Dover eingeschleppt.
Am 10. VI. liefen die englischen Torpedoboote „10“, 245 t, und „12“, 269 t, auf die von „UC 11“ am 8. VI. bei Sunk-Feuerschiff geworfenen Minen und sanken.

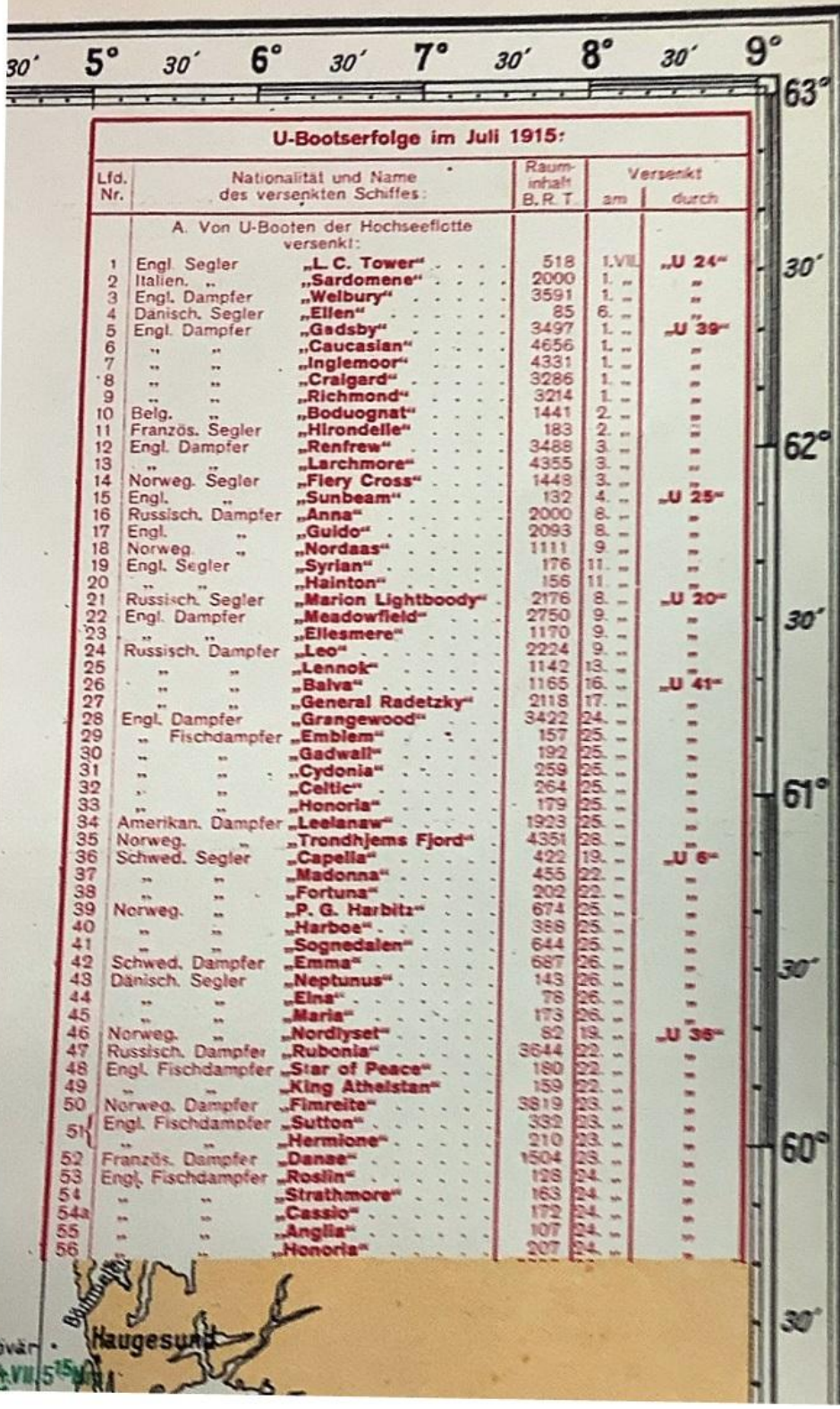
††) In engl. Angaben ist ein Verlust eines Fischdampfers am 17. VI. nicht verzeichnet.

U-Bootshandelskrieg im Juni 1915
in See:
Im Monat Juni
Fortsetzung der Haupfkarte
FÄRÖER
Thorshavn
SHETLAND IS
Lerwick
Fair I.
ORKNEY IS
Kirkwall
Stromness
Scapa Flow
Long Hope
Pentland Firth
Dunnet Hd.
Wick
Thurso
Duncansby Hd.
Pentland Skerries
Noss Hd.
Sule Skerry
North-Shoal
Noup Hd.
Westray
Papa Sound
Muckle Flugga
Out Skerries
Foula I.
Fitful Hd.
Mousa
Sumburgh Hd.
Skudesnes
Utsire
Feisten
Jæderen R.
FIRTH OF MORAY
Tarbat Ness
Inverness
Kinnaird Hd.
Fraserburgh
Peterhead
Buchan Ness
Newburgh
Aberdeen
Girdle Ness
Stonehaven
Tod Hd.
Montrose
Scurdy Ness
Arbroath
Dundee
Bell Rock
Perth
Oban
Firth of Tay
North Carr
Fife Ness
May
Methil
Kirkcaldy
Rosyth
Firth of Forth
Bass Rock
Granton
EDINBURGH
St. Abbs Hd.
Berwick
Holy I.
Lindisfarne
Farne Is.
Coquet I.
Blyth
Greenock
GLASGOW
Firth of Clyde
Arran
Ayr
Sanda
Ailsa Craig
Mull of Kintyre
Loch Ewe
Invergordon
Cromarty
Cromarty F.
Dornoch F.
Thurso
Wick
Duncansby Hd.
Pentland Firth
Long Forties
Fischer Bank
„U38" 25.VI. 10³⁰Nm.
„U33" 8.VI. 7¹⁰Vm.
„U33" 16.VI.6⁵⁰Vm.
„U38" 26.VI. 8⁴⁰Nm.
„U33" 20.VI. 6⁴⁰Nm.
„U38" 7.VI. 1⁴⁰Vm.
„U38" 7.VI.9³⁵Nm.
24.VI.7⁴⁰Nm.
83
„U19" 1.VI.12⁴⁰mittags
68-82
„U38" 23.u.24.VI. =6 Std.
„U35"
„U22"
„U34"
„U33" 20.VI. mittags
24.VI. 8³⁰Vm.
64
„U22" 19.VI. 8¹²Vm.
„U34" 10.VI.mittags
„U38" 23.VI.3.10Std.
67
„U38" 2.VI. 6³⁷Nm.
„U33" 21.VI.mit norweg. Dpfr. „Sigurd Hund" als Prise nach List.
112
„U22" 20.VI.mittags
„U39"
„U24"
„U41"
„U19"
84
26.VI. 6⁰⁰Vm.
9.VI. 6³⁰Nm.
„U22" 2.VI.10¹⁵Vm.
„U39" 22.VI. 7¹⁵⁰Nm.
„U35" mittags
„U24" 25.VI.8⁴⁰Nm.
21.VI. 11⁵⁰Nm.
7
8
„U22" 22.VI. 6¹⁵Nm.
„U24" 10
„U38"
„U22"
„U35" North-Shoal
„U24"
„U19" 3.u.4.VI.=35Std.
11
12
15
19
13
14
17
18
16
„U24"
9.VI.3¹⁰Vm.
„U39"
27.VI. 9¹⁵Nm.
26
21
20
25
65
„U25" 1.VII. mittags
„U19" v.4.-6.VI. =60Std.
„U38"
„U38"
„U24"
„U22"
„U33"
21.VI. 7⁷⁵Vm.
22.VI. 3¹⁵Vm.
24
29.VI.10⁵⁶Vm.
23
27
22
„U38"
„U39"
8.VI.
30.VI. 1³⁵Nm.
„U17"
19.VI.11³⁰Nm.
„U14" 5.VI. gesunken.
„U17"
„U19" v.6.VI.-8.VI.=36 Std.
30.VI.5¹⁰Vm.
„U24" 20.VI. mittags
„U17"
„U25"
„U17" 9.VI. 10²⁹Vm.
„U17" v.9.bis 19.VI. =240 Std.
59
60
61
28
„U40" 23.VI. gesunken.
„U19"
„U38" 19.bis 20.VI. =20 Std.
„U38" 20.VI. mittags
„U32" 20.VI.mit. (Fosun Grewin)
„U17" 10.VI. mittags
„U19" v.9.-10.VI. =34 Std.
„U38" v.18.-19.VI. =20 Std.
„U32" v.13.bis 22.VI. =233 Std.
„U38" als Prise
„U32" am 22.VI. mit den Dpfr.
„Kiew" nach List.
113
„U25"
„U19"
„U19" 10.VI.mittags
11.VI.9⁰⁰Vm.
18./11.VI.=13 Std.
8.VI. 6⁰⁰Vm.
8.VI. 13³⁰Vm.
8.VI.8⁰⁰Vm.
„U25"
„U19"


Zu: Der U-Bootshandelskrieg
U-Bootshandelskrieg i
U-Boote in See:
Im Monat Juli
Auslaufen: von
nach
Zurückgekehrt nach
A. U-Boote der Hochseeflotte:
B. Flandern-U-Boote
C. Mittelmeer-U-Boote*)
Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:
*) Die Unternehmung von „UC 12" vom 21. bis 30. VII. zum Minenlegen vor Tarent ist nicht eingetragen (kein Erfolg).
Fortse
„U20"

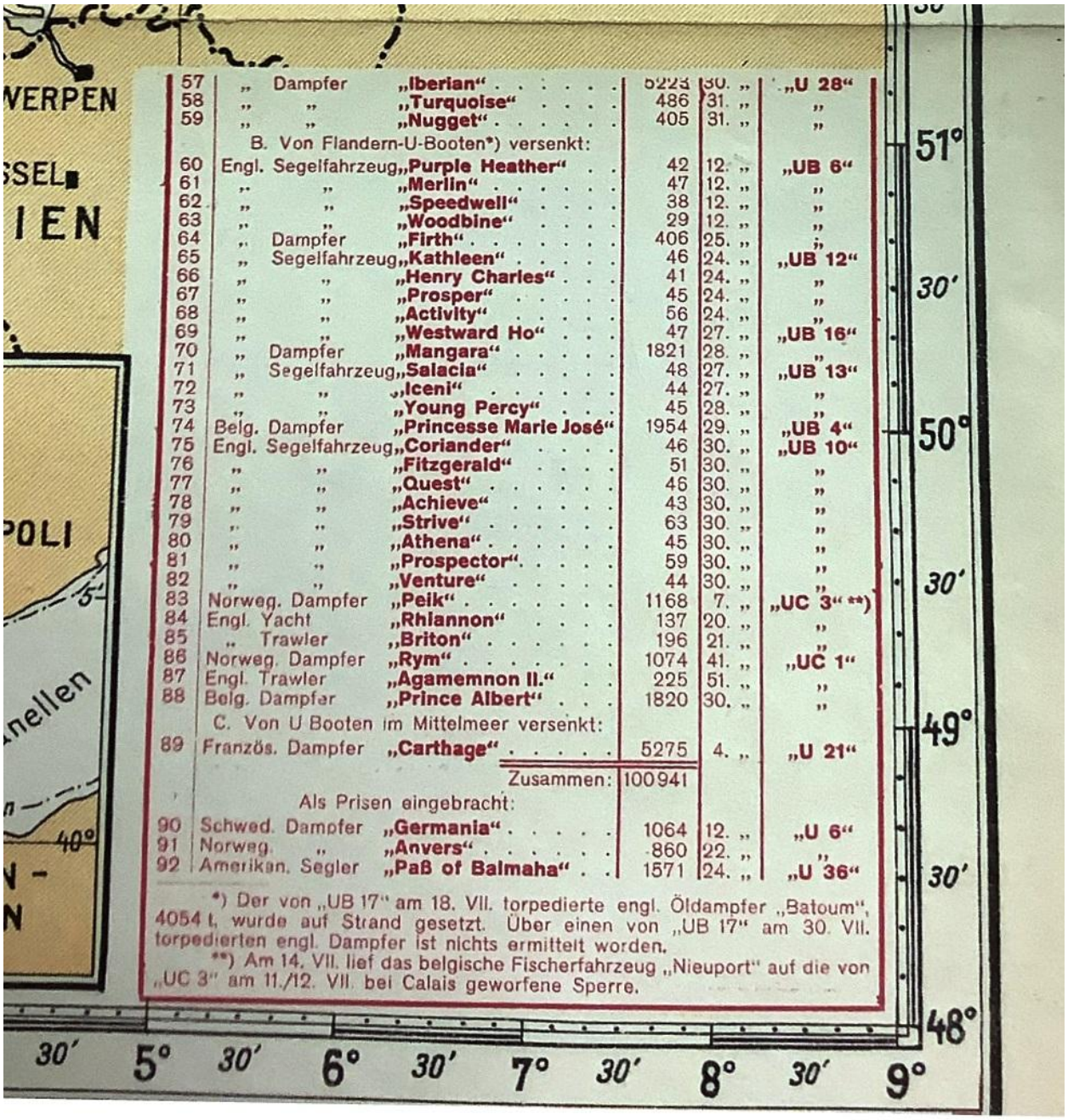
53810

Karte 6



U-Bootserfolge im Juli 1915:

Lfd. Nr.	Nationalität und Name des versenkten Schiffes:		Raum-inhalt B.R.T.	Versenkt am	Versenkt durch
	A. Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:				
1	Engl. Segler	„L. C. Tower"	518	1.VII.	„U 24"
2	Italien. „	„Sardomene"	2000	1. „	„
3	Engl. Dampfer	„Welbury"	3591	1. „	„
4	Danisch. Segler	„Ellen"	85	6. „	„
5	Engl. Dampfer	„Gadsby"	3497	1. „	„U 39"
6	„ „	„Caucasian"	4656	1. „	„
7	„ „	„Inglemoor"	4331	1. „	„
8	„ „	„Craigard"	3286	1. „	„
9	„ „	„Richmond"	3214	1. „	„
10	Belg. „	„Boduognat"	1441	2. „	„
11	Französ. Segler	„Hirondelle"	183	2. „	„
12	Engl. Dampfer	„Renfrew"	3488	3. „	„
13	„ „	„Larchmore"	4355	3. „	„
14	Norweg. Segler	„Fiery Cross"	1448	3. „	„
15	Engl. „	„Sunbeam"	132	4. „	„U 25"
16	Russisch. Dampfer	„Anna"	2000	8. „	„
17	Engl. „	„Guido"	2093	8. „	„
18	Norweg. „	„Nordaas"	1111	9 „	„
19	Engl. Segler	„Syrian"	176	11. „	„
20	„ „	„Hainton"	156	11. „	„
21	Russisch. Segler	„Marion Lightboody"	2176	8. „	„U 20"
22	Engl. Dampfer	„Meadowfield"	2750	9. „	„
23	„ „	„Ellesmere"	1170	9. „	„
24	Russisch. Dampfer	„Leo"	2224	9. „	„
25	„ „	„Lennok"	1142	13. „	„
26	„ „	„Balva"	1165	16. „	„U 41"
27	„ „	„General Radetzky"	2118	17. „	„
28	Engl. Dampfer	„Grangewood"	3422	24. „	„
29	„ Fischdampfer	„Emblem"	157	25. „	„
30	„ „	„Gadwall"	192	25. „	„
31	„ „	„Cydonia"	259	25. „	„
32	„ „	„Celtic"	264	25. „	„
33	„ „	„Honoria"	179	25. „	„
34	Amerikan. Dampfer	„Leelanaw"	1923	25. „	„
35	Norweg. „	„Trondhjems Fjord"	4351	28. „	„
36	Schwed. Segler	„Capella"	422	19. „	„U 6"
37	„ „	„Madonna"	455	22. „	„
38	„ „	„Fortuna"	202	22. „	„
39	Norweg. „	„P. G. Harbitz"	674	25. „	„
40	„ „	„Harboe"	388	25. „	„
41	„ „	„Sognedalen"	644	25. „	„
42	Schwed. Dampfer	„Emma"	687	26. „	„
43	Dänisch. Segler	„Neptunus"	143	26. „	„
44	„ „	„Elna"	78	26. „	„
45	„ „	„Maria"	173	26. „	„
46	Norweg. „	„Nordlyset"	92	19. „	„U 36"
47	Russisch. Dampfer	„Rubonia"	3644	22. „	„
48	Engl. Fischdampfer	„Star of Peace"	180	22. „	„
49	„ „	„King Athelstan"	159	22. „	„
50	Norweg. Dampfer	„Fimreite"	3819	23. „	„
51	Engl. Fischdampfer	„Sutton"	332	23. „	„
	„ „	„Hermione"	210	23. „	„
52	Französ. Dampfer	„Danae"	1504	23. „	„
53	Engl. Fischdampfer	„Roslin"	128	24. „	„
54	„ „	„Strathmore"	163	24. „	„
54a	„ „	„Cassio"	172	24. „	„
55	„ „	„Anglia"	107	24. „	„
56	„ „	„Honoria"	207	24. „	„



57	„ Dampfer	„Iberian“	5225	30. „	„U 28“
58	„ „	„Turquoise“	486	31. „	„
59	„ „	„Nugget“	405	31. „	„
	B. Von Flandern-U-Booten*) versenkt:				
60	Engl. Segelfahrzeug	„Purple Heather“	42	12. „	„UB 6“
61	„ „	„Merlin“	47	12. „	„
62	„ „	„Speedwell“	38	12. „	„
63	„ „	„Woodbine“	29	12. „	„
64	„ Dampfer	„Firth“	406	25. „	„
65	„ Segelfahrzeug	„Kathleen“	46	24. „	„UB 12“
66	„ „	„Henry Charles“	41	24. „	„
67	„ „	„Prosper“	45	24. „	„
68	„ „	„Activity“	56	24. „	„
69	„ „	„Westward Ho“	47	27. „	„UB 16“
70	„ Dampfer	„Mangara“	1821	28. „	„
71	„ Segelfahrzeug	„Salacia“	48	27. „	„UB 13“
72	„ „	„Iceni“	44	27. „	„
73	„ „	„Young Percy“	45	28. „	„
74	Belg. Dampfer	„Princesse Marie José“	1954	29. „	„UB 4“
75	Engl. Segelfahrzeug	„Coriander“	46	30. „	„UB 10“
76	„ „	„Fitzgerald“	51	30. „	„
77	„ „	„Quest“	46	30. „	„
78	„ „	„Achieve“	43	30. „	„
79	„ „	„Strive“	63	30. „	„
80	„ „	„Athena“	45	30. „	„
81	„ „	„Prospector“	59	30. „	„
82	„ „	„Venture“	44	30. „	„
83	Norweg. Dampfer	„Peik“	1168	7. „	„UC 3“ **)
84	Engl. Yacht	„Rhiannon“	137	20. „	„
85	„ Trawler	„Briton“	196	21. „	„
86	Norweg. Dampfer	„Rym“	1074	41. „	„UC 1“
87	Engl. Trawler	„Agamemnon II.“	225	51. „	„
88	Belg. Dampfer	„Prince Albert“	1820	30. „	„
	C. Von U Booten im Mittelmeer versenkt:				
89	Französ. Dampfer	„Carthage“	5275	4. „	„U 21“
		Zusammen:	100941		
	Als Prisen eingebracht:				
90	Schwed. Dampfer	„Germania“	1064	12. „	„U 6“
91	Norweg. „	„Anvers“	860	22. „	„
92	Amerikan. Segler	„Paß of Balmaha“	1571	24. „	„U 36“

*) Der von „UB 17“ am 18. VII. torpedierte engl. Öldampfer „Batoum“, 4054 t, wurde auf Strand gesetzt. Über einen von „UB 17“ am 30. VII. torpedierten engl. Dampfer ist nichts ermittelt worden.

**) Am 14. VII. lief das belgische Fischerfahrzeug „Nieuport“ auf die von „UC 3“ am 11./12. VII. bei Calais geworfene Sperre.

U-Bootshandelskrieg im August 1915

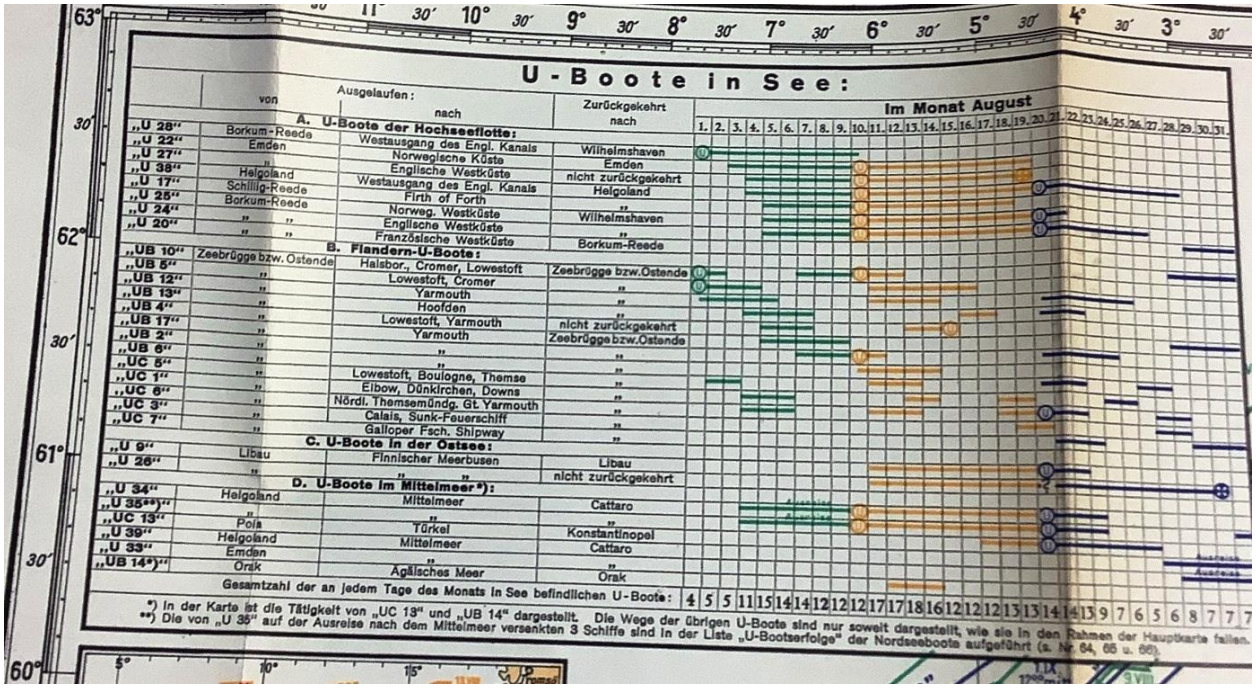
53810

Karte 7

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Alle Rechte vorbehalten

Druck von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin



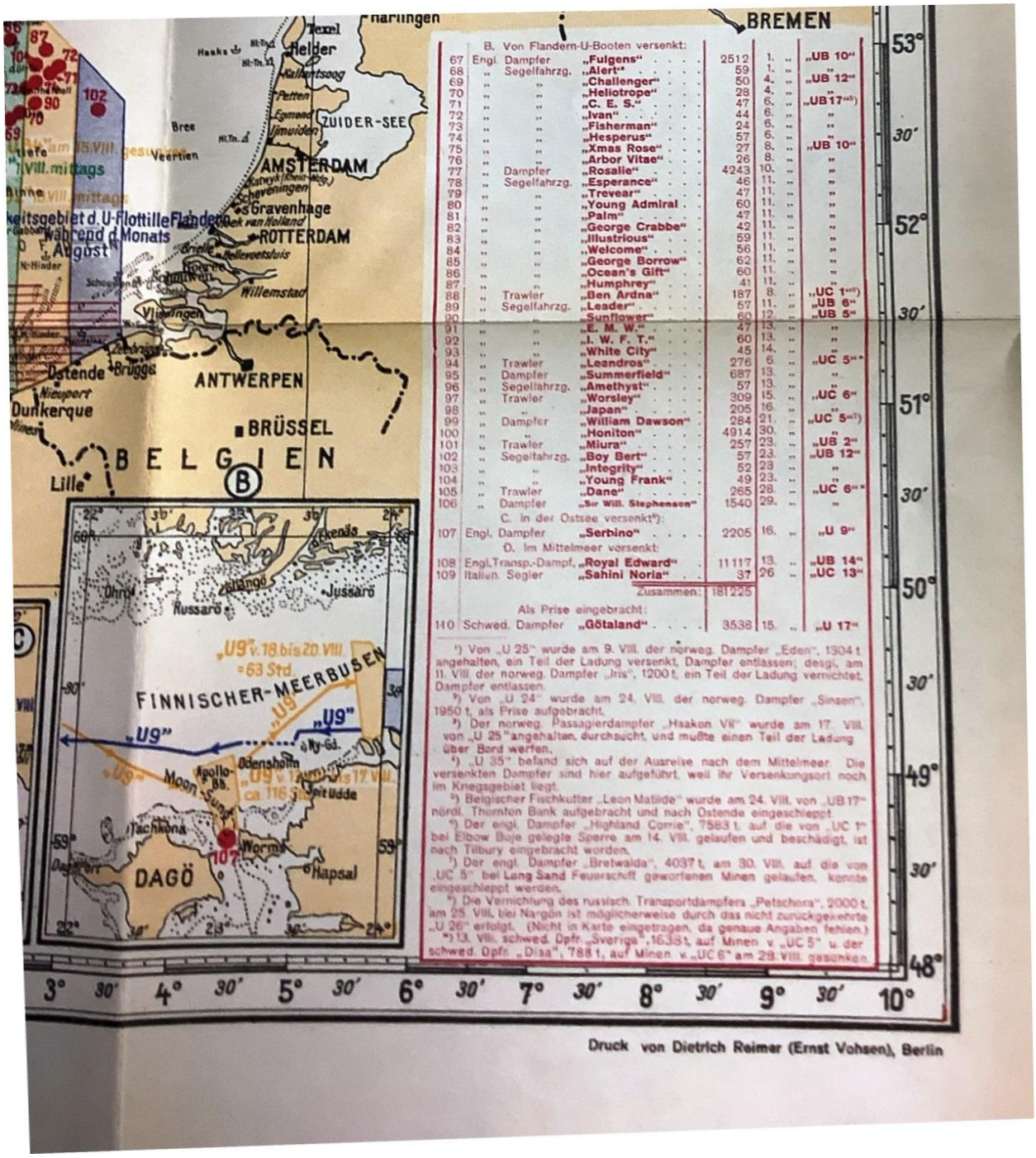
U-Boote in See:

	Ausgelaufen: von	nach	Zurückgekehrt nach
A. U-Boote der Hochseeflotte:			
„U 28"	Borkum-Reede	Westausgang des Engl. Kanals	Wilhelmshaven
„U 22"	Emden	Norwegische Küste	Emden
„U 27"	„	Englische Westküste	nicht zurückgekehrt
„U 38"	Helgoland	Westausgang des Engl. Kanals	Helgoland
„U 17"	Schillig-Reede	Firth of Forth	„
„U 25"	Borkum-Reede	Norweg. Westküste	Wilhelmshaven
„U 24"	„ „	Englische Westküste	„
„U 20"	„ „	Französische Westküste	Borkum-Reede
B. Flandern-U-Boote:			
„UB 10"	Zeebrügge bzw. Ostende	Halsbor., Cromer, Lowestoft	Zeebrügge bzw. Ostende
„UB 5"	„	Lowestoft, Cromer	„
„UB 12"	„	Yarmouth	„
„UB 13"	„	Hoofden	„
„UB 4"	„	Lowestoft, Yarmouth	nicht zurückgekehrt
„UB 17"	„	Yarmouth	Zeebrügge bzw. Ostende
„UB 2"	„	„	„
„UB 6"	„	„	„
„UC 5"	„	Lowestoft, Boulogne, Themse	„
„UC 1"	„	Elbow, Dünkirchen, Downs	„
„UC 6"	„	Nördl. Themsemündg. Gt. Yarmouth	„
„UC 3"	„	Calais, Sunk-Feuerschiff	„
„UC 7"	„	Galloper Fsch. Shipway	„
C. U-Boote in der Ostsee:			
„U 9"	Libau	Finnischer Meerbusen	Libau
„U 26"	„	„ „	nicht zurückgekehrt
D. U-Boote im Mittelmeer*):			
„U 34"	Helgoland	Mittelmeer	Cattaro
„U 35**)"	„	„	„
„UC 13"	Pola	Türkei	Konstantinopel
„U 39"	Helgoland	Mittelmeer	Cattaro
„U 33"	Emden	„	„
„UB 14*)"	Orak	Ägäisches Meer	Orak

Im Monat August

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:	4	5	5	11	15	14	14	12	12	12	17	17	18	16	12	12	12	13	13	14	14	13	9	7	6	5	6	8	7	7	7

*) In der Karte ist die Tätigkeit von „UC 13" und „UB 14" dargestellt. Die Wege der übrigen U-Boote sind nur soweit dargestellt, wie sie in den Rahmen der Hauptkarte fallen.
**) Die von „U 35" auf der Ausreise nach dem Mittelmeer versenkten 3 Schiffe sind in der Liste „U-Bootserfolge" der Nordseeboote aufgeführt (s. Nr. 64, 65 u. 66).



B. Von Flandern-U-Booten versenkt:

67	Engl.	Dampfer	„Fulgens"	2512	1.	„UB 10"
68	„	Segelfahrzg.	„Alert"	59	1.	„
69	„	„	„Challenger"	50	4.	„UB 12"
70	„	„	„Heliotrope"	28	4.	„
71	„	„	„C. E. S."	47	6.	„UB 17[a5])
72	„	„	„Ivan"	44	6.	„
73	„	„	„Fisherman"	24	6.	„
74	„	„	„Hesperus"	57	6.	„
75	„	„	„Xmas Rose"	27	8.	„UB 10"
76	„	„	„Arbor Vitae"	26	8.	„
77	„	Dampfer	„Rosalie"	4243	10.	„
78	„	Segelfahrzg.	„Esperance"	46	11.	„
79	„	„	„Trevear"	47	11.	„
80	„	„	„Young Admiral"	60	11.	„
81	„	„	„Palm"	47	11.	„
82	„	„	„George Crabbe"	42	11.	„
83	„	„	„Illustrious"	59	11.	„
84	„	„	„Welcome"	56	11.	„
85	„	„	„George Borrow"	62	11.	„
86	„	„	„Ocean's Gift"	60	11.	„
87	„	„	„Humphrey"	41	11.	„
88	„	Trawler	„Ben Ardna"	187	8.	„UC 1[a5])
89	„	Segelfahrzg.	„Leader"	57	11.	„UB 6"
90	„	„	„Sunflower"	60	12.	„UB 5"
91	„	„	„E. M. W."	47	13.	„
92	„	„	„I. W. F. T."	60	13.	„
93	„	„	„White City"	45	14.	„
94	„	Trawler	„Leandros"	276	6.	„UC 5"[a]
95	„	Dampfer	„Summerfield"	687	13.	„
96	„	Segelfahrzg.	„Amethyst"	57	13.	„
97	„	Trawler	„Worsley"	309	15.	„UC 6"
98	„	„	„Japan"	205	16.	„
99	„	Dampfer	„William Dawson"	284	21.	„UC 5"[a2])
100	„	„	„Honiton"	4914	30.	„
101	„	Trawler	„Miura"	257	23.	„UB 2"
102	„	Segelfahrzg.	„Boy Bert"	57	23.	„UB 12"
103	„	„	„Integrity"	52	23.	„
104	„	„	„Young Frank"	49	23.	„
105	„	Trawler	„Dane"	265	28.	„UC 6"[a]
106	„	Dampfer	„Sir Will. Stephenson"	1540	29.	„

C. In der Ostsee versenkt[b]):

107	Engl.	Dampfer	„Serbino"	2205	16.	„U 9"

D. Im Mittelmeer versenkt:

108	Engl.	Transp.-Dampf.	„Royal Edward"	11117	13.	„UB 14"
109	Italien.	Segler	„Sahini Noria"	37	26.	„UC 13"
			Zusammen:	181225		

Als Prise eingebracht:

110	Schwed.	Dampfer	„Götaland"	3538	15.	„U 17"

[1]) Von „U 25" wurde am 9. VIII. der norweg. Dampfer „Eden", 1304 t, angehalten, ein Teil der Ladung versenkt, Dampfer entlassen; desgl. am 11. VIII. der norweg. Dampfer „Iris", 1200 t, ein Teil der Ladung vernichtet, Dampfer entlassen.

[2]) Von „U 24" wurde am 24. VIII. der norweg. Dampfer „Sinsen", 1950 t, als Prise aufgebracht.

[3]) Der norweg. Passagierdampfer „Haakon VII" wurde am 17. VIII. von „U 25" angehalten, durchsucht, und mußte einen Teil der Ladung über Bord werfen.

[4]) „U 35" befand sich auf der Ausreise nach dem Mittelmeer. Die versenkten Dampfer sind hier aufgeführt, weil ihr Versenkungsort noch im Kriegsgebiet liegt.

[5]) Belgischer Fischkutter „Leon Matilde" wurde am 24. VIII. von „UB 17" nördl. Thornton Bank aufgebracht und nach Ostende eingeschleppt.

[6]) Der engl. Dampfer „Highland Corrie", 7583 t, auf die von „UC 1" bei Elbow Boje gelegte Sperre am 14. VIII. gelaufen und beschädigt, ist nach Tilbury eingebracht worden.

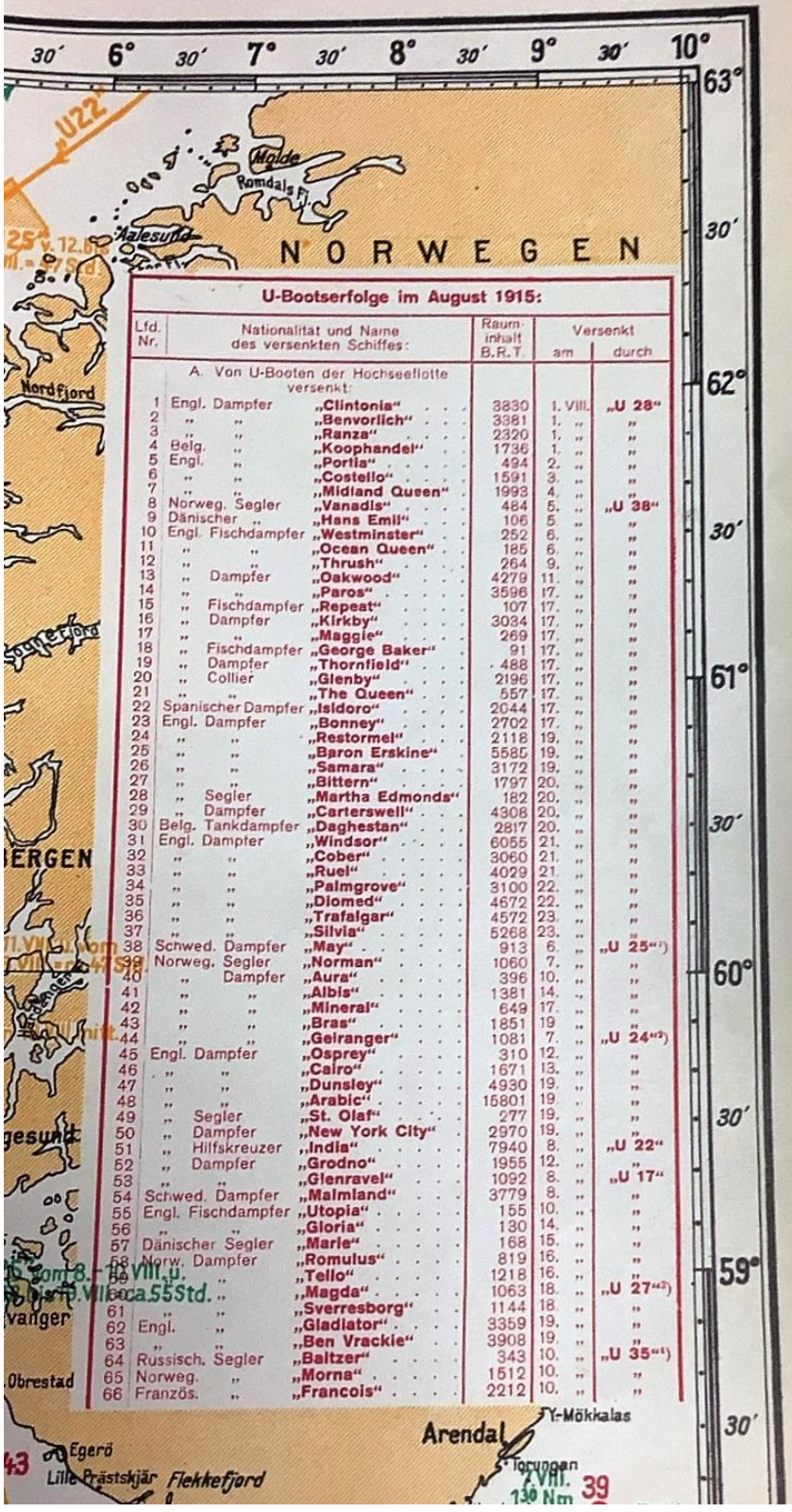
[7]) Der engl. Dampfer „Bretwalda", 4037 t, am 30. VIII. auf die von „UC 5" bei Long Sand Feuerschiff geworfenen Minen gelaufen, konnte eingeschleppt werden.

[8]) Die Vernichtung des russisch. Transportdampfers „Petschora", 2000 t, am 25. VIII. bei Nargön ist möglicherweise durch das nicht zurückgekehrte „U 26" erfolgt. (Nicht in Karte eingetragen, da genaue Angaben fehlen.)

[9]) 13. VIII. schwed. Dpfr. „Sverige", 1633 t, auf Minen v. „UC 5" u. der schwed. Dpfr. „Disa", 788 t, auf Minen v. „UC 6" am 29. VIII. gesunken.

53810

Karte 7



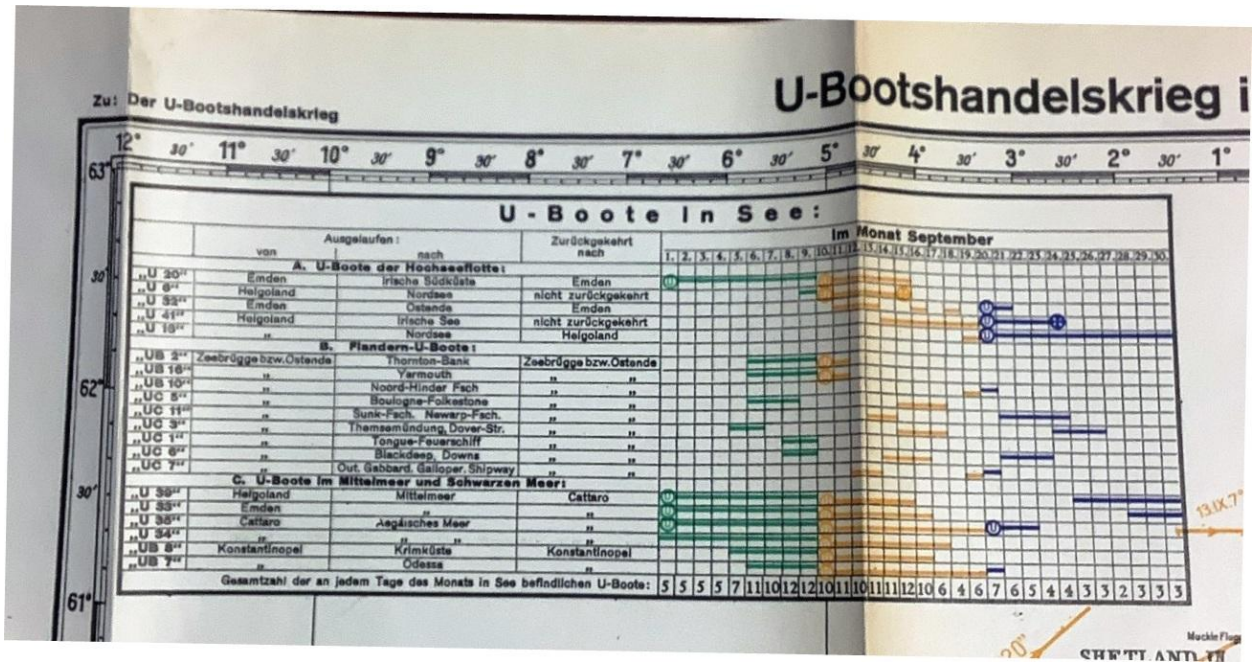
U-Bootserfolge im August 1915:

Lfd. Nr.	Nationalität und Name des versenkten Schiffes:		Raum-inhalt B.R.T.	Versenkt am	durch
	A. Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:				
1	Engl. Dampfer	„Clintonia“	3830	1. VIII.	„U 28“
2	„ „	„Benvorlich“	3381	1. „	„
3	„ „	„Ranza“	2320	1. „	„
4	Belg. „	„Koophandel“	1736	1. „	„
5	Engl. „	„Portia“	494	2. „	„
6	„ „	„Costello“	1591	3. „	„
7	„ „	„Midland Queen“	1993	4. „	„
8	Norweg. Segler	„Vanadis“	484	5. „	„U 38“
9	Dänischer „	„Hans Emil“	106	5 „	„
10	Engl. Fischdampfer	„Westminster“	252	6. „	„
11	„ „	„Ocean Queen“	185	6. „	„
12	„ „	„Thrush“	264	9. „	„
13	„ Dampfer	„Oakwood“	4279	11. „	„
14	„ „	„Paros“	3596	17. „	„
15	„ Fischdampfer	„Repeat“	107	17. „	„
16	„ Dampfer	„Kirkby“	3034	17. „	„
17	„ „	„Maggie“	269	17. „	„
18	„ Fischdampfer	„George Baker“	91	17. „	„
19	„ Dampfer	„Thornfield“	488	17. „	„
20	„ Collier	„Glenby“	2196	17. „	„
21	„ „	„The Queen“	557	17. „	„
22	Spanischer Dampfer	„Isidoro“	2044	17. „	„
23	Engl. Dampfer	„Bonney“	2702	17. „	„
24	„ „	„Restormel“	2118	19. „	„
25	„ „	„Baron Erskine“	5585	19. „	„
26	„ „	„Samara“	3172	19. „	„
27	„ „	„Bittern“	1797	20. „	„
28	„ Segler	„Martha Edmonds“	182	20. „	„
29	„ Dampfer	„Carterswell“	4308	20. „	„
30	Belg. Tankdampfer	„Daghestan“	2817	20. „	„
31	Engl. Dampfer	„Windsor“	6055	21. „	„
32	„ „	„Cober“	3060	21. „	„
33	„ „	„Ruel“	4029	21. „	„
34	„ „	„Palmgrove“	3100	22. „	„
35	„ „	„Diomed“	4672	22. „	„
36	„ „	„Trafalgar“	4572	23. „	„
37	„ „	„Silvia“	5268	23. „	„
38	Schwed. Dampfer	„May“	913	6. „	„U 25“[1]
39	Norweg. Segler	„Norman“	1060	7. „	„
40	„ Dampfer	„Aura“	396	10. „	„
41	„ „	„Albis“	1381	14. „	„
42	„ „	„Mineral“	649	17. „	„
43	„ „	„Bras“	1851	19 „	„
44	„ „	„Geiranger“	1081	7. „	„U 24“[2]
45	Engl. Dampfer	„Osprey“	310	12. „	„
46	„ „	„Cairo“	1671	13. „	„
47	„ „	„Dunsley“	4930	19. „	„
48	„ „	„Arabic“	15801	19. „	„
49	„ Segler	„St. Olaf“	277	19. „	„
50	„ Dampfer	„New York City“	2970	19. „	„
51	„ Hilfskreuzer	„India“	7940	8. „	„U 22“
52	„ Dampfer	„Grodno“	1955	12. „	„
53	„ „	„Glenravel“	1092	8. „	„U 17“
54	Schwed. Dampfer	„Malmland“	3779	8. „	„
55	Engl. Fischdampfer	„Utopia“	155	10. „	„
56	„ „	„Gloria“	130	14. „	„
57	Dänischer Segler	„Marie“	168	15. „	„
58	Norw. Dampfer	„Romulus“	819	16. „	„
59	„ „	„Tello“	1218	16. „	„
60	„ „	„Magda“	1063	18. „	„U 27“[2]
61	„ „	„Sverresborg“	1144	18 „	„
62	Engl. „	„Gladiator“	3359	19. „	„
63	„ „	„Ben Vrackie“	3908	19. „	„
64	Russisch. Segler	„Baltzer“	343	10. „	„U 35“[1]
65	Norweg. „	„Morna“	1512	10. „	„
66	Französ. „	„Francois“	2212	10. „	„

Zur Der U-Bootshandelskrieg
U-Bootshandelskrieg im September 1915
53510
Karte 8
U-Boote in See
im Monat September
U-Booterfolge im September 1915:
SHETLAND-IS.
ORKNEY IS.
NORWEGEN
SCHOTTLAND
IRLAND
ENGLAND
IRISCHE SEE
Dogger Bank
DEUTSCHE BUCHT
ÜTLAND
BELGIEN
FRANKREICH
SPANIEN
ITALIEN
ÖSTERREICH-UNGARN
RUMÄNIEN
BULGARIEN
KLEIN-ASIEN
RUSSLAND
BISCAYA
Tiefenangaben
Fortsetzung d. Hauptkarte
Fortsetzung s. Nebenkarte
U-Bootshandelskrieg im Mittelmeer u. Schwarzen Meer im Sept. 1915.
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin
Alle Rechte vorbehalten

Zu: Der U-Bootshandelskrieg

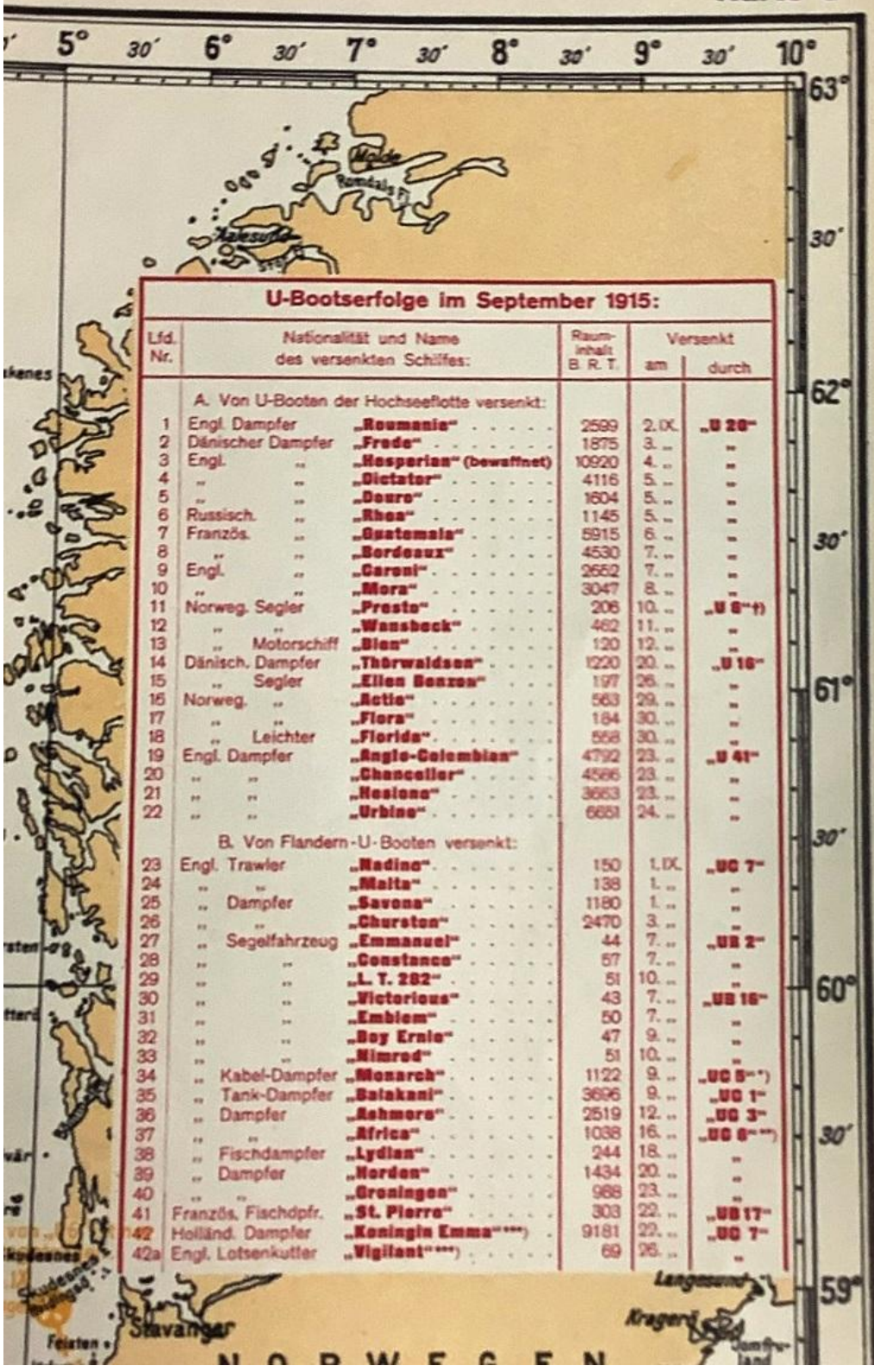
U-Bootshandelskrieg i



	Ausgelaufen: von	nach	Zurückgekehrt nach
A. U-Boote der Hochseeflotte:			
„U 30"	Emden	Irische Südküste	Emden
„U 6"	Helgoland	Nordsee	nicht zurückgekehrt
„U 33"	Emden	Ostende	Emden
„U 41"	Helgoland	Irische See	nicht zurückgekehrt
„U 16"	„	Nordsee	Helgoland
B. Flandern-U-Boote:			
„UB 3"	Zeebrügge bzw. Ostende	Thornton-Bank	Zeebrügge bzw. Ostende
„UB 16"	„	Yarmouth	„ „
„UB 10"	„	Noord-Hinder Fsch	„ „
„UC 5"	„	Boulogne-Folkestone	„ „
„UC 11"	„	Sunk-Fsch. Nawarp-Fsch.	„ „
„UC 3"	„	Themsemündung, Dover-Str.	„ „
„UC 1"	„	Tongue-Feuerschiff	„ „
„UC 6"	„	Blackdeep, Downs	„ „
„UC 7"	„	Out. Gabbard. Galloper, Shipway	„ „
C. U-Boote im Mittelmeer und Schwarzen Meer:			
„U 39"	Helgoland	Mittelmeer	Cattaro
„U 33"	Emden	„	„
„U 35"	Cattaro	Ägäisches Meer	„
„U 34"	„	„ „	„
„UB 8"	Konstantinopel	Krimküste	Konstantinopel
„UB 7"	„	Odessa	„
Gesamtzahl der an jedem Tage des Monats in See befindlichen U-Boote:			5 5 5 5 7 11 10 12 12 10 11 10 11 11 12 10 6 4 6 7 6 5 4 4 3 3 2 3 3 3

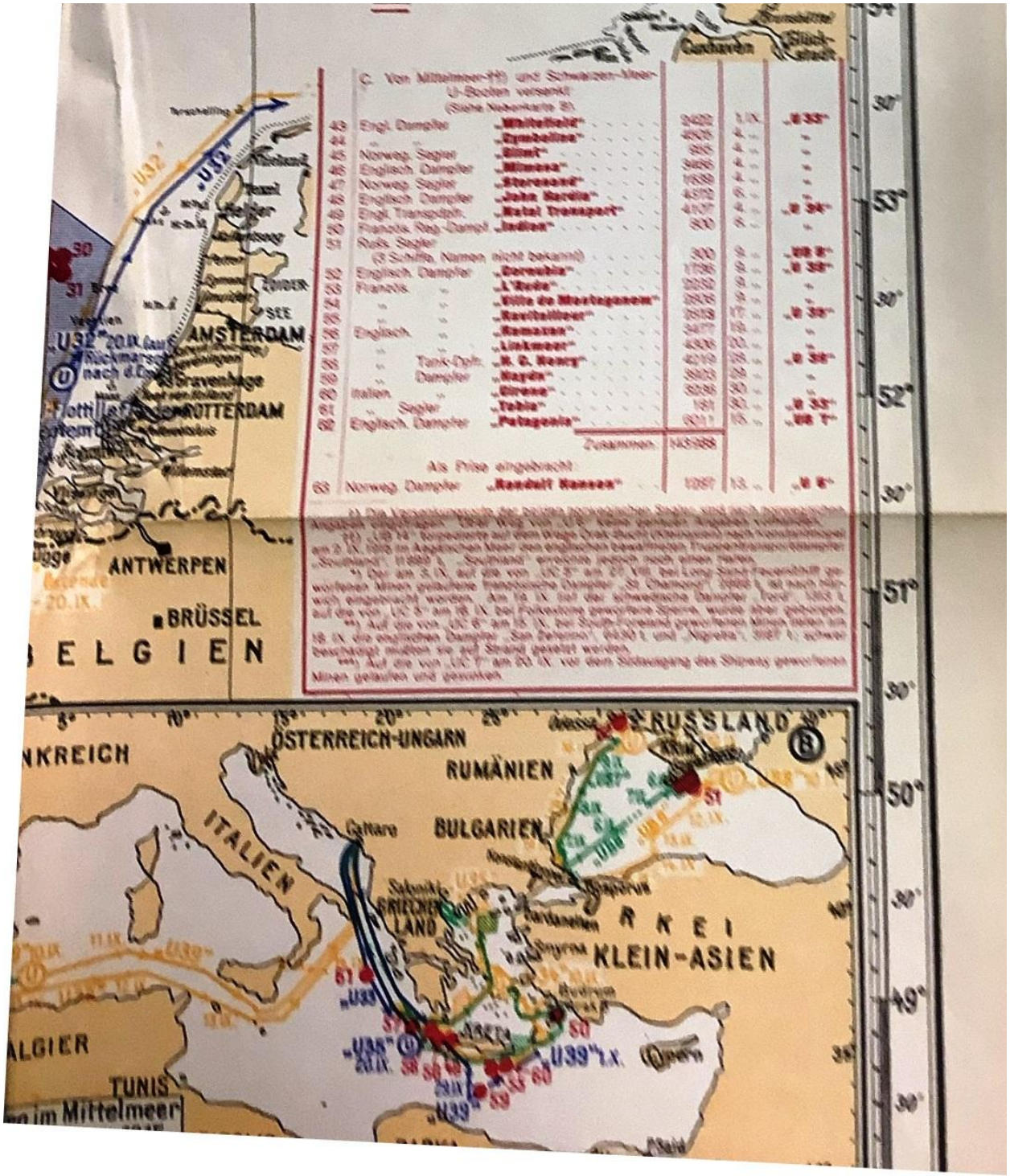
53810

Karte 8

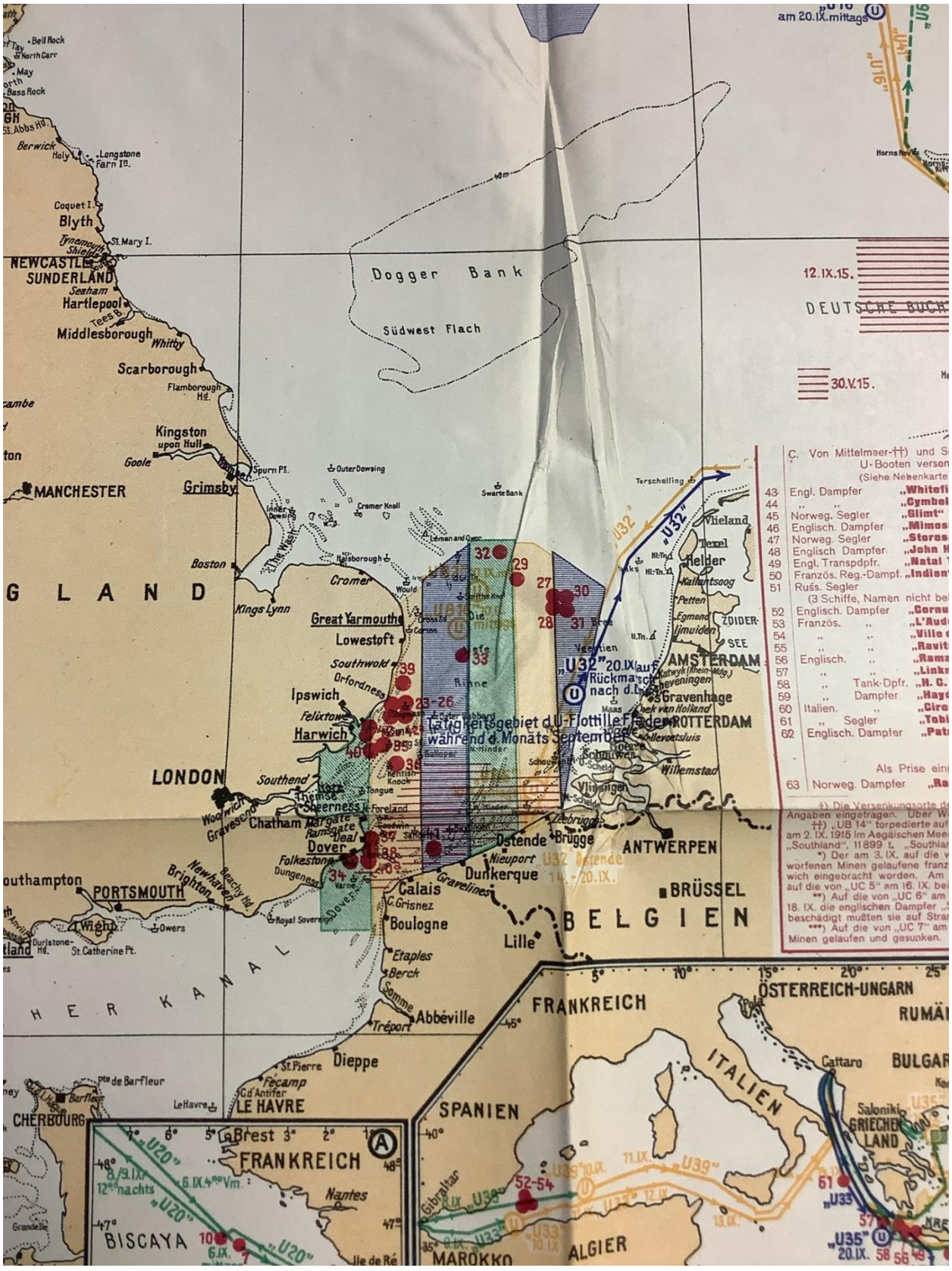


U-Bootserfolge im September 1915:

Lfd. Nr.	Nationalität und Name des versenkten Schiffes:		Raum-inhalt B. R. T.	Versenkt am	Versenkt durch
	A. Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt:				
1	Engl. Dampfer	„Roumania"	2599	2. IX.	„U 20"
2	Dänischer Dampfer	„Frede"	1875	3. „	„
3	Engl. „	„Hesperian" (bewaffnet)	10920	4. „	„
4	„ „	„Dictator"	4116	5. „	„
5	„ „	„Douro"	1604	5. „	„
6	Russisch. „	„Rhea"	1145	5. „	„
7	Französ. „	„Guatemala"	5915	6. „	„
8	„ „	„Bordeaux"	4530	7. „	„
9	Engl. „	„Caroni"	2662	7. „	„
10	„ „	„Mora"	3047	8. „	„
11	Norweg. Segler	„Presto"	206	10. „	„U 8"†)
12	„ „	„Wansbeck"	462	11. „	„
13	„ Motorschiff	„Blen"	120	12. „	„
14	Dänisch. Dampfer	„Thorwaldsen"	1220	20. „	„U 16"
15	„ Segler	„Ellen Benzon"	197	26. „	„
16	Norweg. „	„Actie"	563	29. „	„
17	„ „	„Flora"	184	30. „	„
18	„ Leichter	„Florida"	568	30. „	„
19	Engl. Dampfer	„Anglo-Colombian"	4792	23. „	„U 41"
20	„ „	„Chancellor"	4596	23. „	„
21	„ „	„Hesiona"	3663	23. „	„
22	„ „	„Urbino"	6661	24. „	„
	B. Von Flandern-U-Booten versenkt:				
23	Engl. Trawler	„Madino"	150	1. IX.	„UC 7"
24	„ „	„Malta"	138	1. „	„
25	„ Dampfer	„Savona"	1180	1. „	„
26	„ „	„Churston"	2470	3. „	„
27	„ Segelfahrzeug	„Emmanuel"	44	7. „	„UB 2"
28	„ „	„Constance"	57	7. „	„
29	„ „	„L. T. 282"	51	10. „	„
30	„ „	„Victorious"	43	7. „	„UB 16"
31	„ „	„Emblem"	50	7. „	„
32	„ „	„Boy Ernie"	47	9. „	„
33	„ „	„Nimrod"	51	10. „	„
34	„ Kabel-Dampfer	„Monarch"	1122	9. „	„UC 5"*)
35	„ Tank-Dampfer	„Balakani"	3696	9. „	„UC 1"
36	„ Dampfer	„Ashmore"	2519	12. „	„UC 3"
37	„ „	„Africa"	1038	16. „	„UC 6"**)
38	„ Fischdampfer	„Lydian"	244	18. „	„
39	„ Dampfer	„Norden"	1434	20. „	„
40	„ „	„Groningen"	988	23. „	„
41	Französ. Fischdpfr.	„St. Pierre"	303	22. „	„UB 17"
42	Holländ. Dampfer	„Koningin Emma"***)	9181	22. „	„UC 7"
42a	Engl. Lotsenkutter	„Vigilant"***)	69	26. „	„


C. Von Mittelmeer-(H) und Schwarzen-Meer-U-Booten versenkt
(Siehe Nebenkarte B).
43 Engl. Dampfer „Whitefield"
44 „ „Cymbeline"
45 Norweg. Segler „Elint"
46 Englisch. Dampfer „Minnesa"
47 Norweg. Segler „Storesund"
48 Englisch. Dampfer „John Nardin"
49 Engl. Transportsch. „Natal Transport"
50 Französ. Reg.-Dampf. „Indien"
51 Russ. Segler
(5 Schiffe, Namen nicht bekannt)
52 Englisch. Dampfer „Cornubia"
53 Französ. „L'Ecole"
54 „ „ „Ville de Montagnanem"
55 „ „ „Ravitailleur"
56 Englisch. „ „Ramazan"
57 „ „ „Linkmoor"
58 „ Tank-Dpfr. „H. G. Nancy"
59 „ Dampfer „Nayda"
60 Italien. „ „Sirena"
61 „ Segler „Tobia"
62 Englisch. Dampfer „Patagonia"
Zusammen: 145988
Als Prise eingebracht:
63 Norweg. Dampfer „Randolf Hansen"
ANTWERPEN
BRÜSSEL
BELGIEN
AMSTERDAM
ROTTERDAM
Gravenhage
ÖSTERREICH-UNGARN
RUMÄNIEN
BULGARIEN
RUSSLAND
ITALIEN
KLEIN-ASIEN
TUNIS
U32
U35
U39

Dogger Bank
Südwest Flach
12.IX.15.
30.V.15.
DEUTSCHE
Tätigkeitsgebiet d. U-Flottille Flandern während d. Monats September
U32" 20.IX. auf Rückmarsch nach d. Ems
U32
U32
U16"
U41"
C. Von Mittelmeer-††) und U-Booten ver
(Siehe Nebenka
43 Engl. Dampfer „Whit
44 „ „ „Cym
45 Norweg. Segler „Glim
46 Englisch. Dampfer „Mim
47 Norweg. Segler „Stor
48 Englisch Dampfer „Joh
49 Engl. Transpdpfr. „Nat
50 Französ. Reg.-Dampf. „Indi
51 Ruśs. Segler
(3 Schiffe, Namen nicht
52 Englisch. Dampfer „Cor
53 Französ. „ „L'A
54 „ „ „Vill
55 „ „ „Ra
56 Englisch. „ „Ra
57 „ „ „Lin
58 „ Tank-Dpfr. „H.
59 „ Dampfer „Ha
60 Italien. „ „Ci
61 „ Segler „To
62 Englisch. Dampfer „P
Als Prise
63 Norweg. Dampfer „
††) Die Versenkungsorte
Angaben eingetragen. Über
††) „UB 14" torpedierte
am 2. IX. 1915 im Aegäischen M
„Southland", 11899 t. „South
*) Der am 3. IX. auf die
worfenen Minen gelaufene fra
wich eingebracht worden. A
auf die von „UC 5" am 16. IX.
**) Auf die von „UC 6" a
18. IX. die englischen Dampfer
beschädigt mußten sie auf St
***) Auf die von „UC 7" a
Minen gelaufen und gesunken
U20"
6.IX.4^00 Vm.
8./9.IX.
12^4 nachts
U39"
11.IX.
12.IX.
U33"
U35"
52-54
Gibraltar
Terschelling
Vlieland
Texel
Helder
Wallentsoog
Petten
Egmond
IJmuiden
ZUIDER-SEE
AMSTERDAM
Gravenhage
ROTTERDAM
Willemstad
Vlissingen
Schouwen
Ostende
Brügge
ANTWERPEN
Zeebrugge
Nieuport
Dunkerque
Calais
Boulogne
Lille
BRÜSSEL
BELGIEN
FRANKREICH
ÖSTERREICH-UNGARN
ITALIEN
SPANIEN
Cattaro
Saloniki
GRIECHEN-LAND
BULGA
RUMÄ
Brest
Nantes
BISCAYA
LE HAVRE
Dieppe
Abbéville
Tréport
Etaples
Berck
Gravelines
Folkestone
Dover
Deal
Margate
Ramsgate
Sheerness
Chatham
Gravesend
Southend
Harwich
Felixstowe
Ipswich
Orfordness
Southwold
Lowestoft
Great Yarmouth
Kings Lynn
Cromer
Boston
Grimsby
Kingston upon Hull
Goole
MANCHESTER
Scarborough
Middlesborough
Hartlepool
SUNDERLAND
NEWCASTLE
Blyth
Coquet I.
Berwick
Holy I.
Longstone
Farn Is.
St. Mary I.
Tynemouth
Shields
Seaham
Tees B.
Whitby
Flamborough Hd.
Spurn Pt.
Outer Dowsing
Swarte Bank
Cromer Knoll
Inner Dowsing
The Wash
Haisborough
Leman and Ower
Smiths Knot
Gross Sd
Corton
Lowestoft
Ballogar
N. Hinder
Kentish Knock
Tongue
Sheerness
N. Foreland
Goodwin Sands
Schelfd.
Varne
Ridge
Dungeness
Royal Sovereign
Beachy Hd.
Newhaven
Brighton
Portsmouth
Isle of Wight
Owers
Durlstone Hd.
St. Catherine Pt.
Southampton
C. Grisnez
Somme
Ste Pierre
Fécamp
C. d'Antifer
Le Havre
Barfleur
pte de Barfleur
CHERBOURG
Channel Is.
Vlieland
Texel
Helder
Wallentsoog
Petten
Egmond
IJmuiden
Vlissingen
Schouwen
Zeebrugge
Ostende
Brügge
Nieuport
Dunkerque
Calais
Boulogne
Lille
Etaples
Berck
Abbéville
Tréport
Dieppe
Ste Pierre
Fécamp
C. d'Antifer
Le Havre
Barfleur
pte de Barfleur
CHERBOURG
Channel Is.
Brest
Nantes
BISCAYA
Gibraltar
Cattaro
Saloniki
Terschelling
Swarte Bank
Outer Dowsing
Cromer Knoll
Inner Dowsing
The Wash
Haisborough
Leman and Ower
Smiths Knot
Gross Sd
Corton
Lowestoft
Ballogar
N. Hinder
Kentish Knock
Tongue
Sheerness
N. Foreland
Goodwin Sands
Schelfd.
Varne
Ridge
Dungeness
Royal Sovereign
Beachy Hd.
Newhaven
Brighton
Portsmouth
Isle of Wight
Owers
Durlstone Hd.
St. Catherine Pt.
Southampton
C. Grisnez
Somme
Ste Pierre
Fécamp
C. d'Antifer
Le Havre
Barfleur
pte de Barfleur
CHERBOURG
Channel Is.
Brest
Nantes
BISCAYA
Gibraltar
Cattaro
Saloniki
Terschelling
Swarte Bank
Outer Dowsing
Cromer Knoll
Inner Dowsing
The Wash
Haisborough
Leman and Ower
Smiths Knot
Gross Sd
Corton
Lowestoft
Ballogar
N. Hinder
Kentish Knock
Tongue
Sheerness
N. Foreland
Goodwin Sands
Schelfd.
Varne
Ridge
Dungeness
Royal Sovereign
Beachy Hd.
Newhaven
Brighton
Portsmouth
Isle of Wight
Owers
Durlstone Hd.
St. Catherine Pt.
Southampton
C. Grisnez
Somme
Ste Pierre
Fécamp
C. d'Antifer
Le Havre
Barfleur
pte de Barfleur
CHERBOURG
Channel Is.
Brest
Nantes
BISCAYA
Gibraltar
Cattaro
Saloniki


Dogger Bank
Südwest Flach
12.IX.15.
30.V.15.
DEUTSCHE BUCH
am 20.IX. mittags
„U16"
„U32"
U32" 20.IX. aus
Rückmarsch
nach d. Ems
Tätigkeitsgebiet d. U-Flottille Flandern
während d. Monats September
C. Von Mittelmeer-††) und S
U-Booten versen
(Siehe Nebenkarte
43 Engl. Dampfer „Whitefi
44 „ „ „Cymbel
45 Norweg. Segler „Glimt"
46 Englisch. Dampfer „Mimos
47 Norweg. Segler „Stores
48 Englisch Dampfer „John H
49 Engl. Transpdpfr. „Natal
50 Französ. Reg.-Dampf. „Indien
51 Ruśs. Segler
(3 Schiffe, Namen nicht be
52 Englisch. Dampfer „Cornu
53 Französ. „ „L'Aud
54 „ „ „Ville
55 „ „ „Ravit
56 Englisch. „ „Rama
57 „ „ „Linkn
58 „ Tank-Dpfr. „H. C.
59 „ Dampfer „Hayo
60 Italien. „ „Ciro
61 „ Segler „Tobi
62 Englisch. Dampfer „Pat
Als Prise ein
63 Norweg. Dampfer „Ra
††) Die Versenkungsorte d
Angaben eingetragen. Über W
††) „UB 14" torpedierte auf
am 2. IX. 1915 im Aegäischen Mee
„Southland", 11899 t. „Southlan
*) Der am 3. IX. auf die v
worfenen Minen gelaufene franz
wich eingebracht worden. Am
auf die von „UC 5" am 16. IX. be
**) Auf die von „UC 6" am
18. IX. die englischen Dampfer „
beschädigt mußten sie auf Stran
***) Auf die von „UC 7" am
Minen gelaufen und gesunken.
Bell Rock
North Carr
May
Bass Rock
St. Abbs Hd.
Berwick
Holy I.
Longstone
Farn Id.
Coquet I.
Blyth
St. Mary I.
Tynemouth
Shields
NEWCASTLE
SUNDERLAND
Seaham
Hartlepool
Tees
Middlesborough
Whitby
Scarborough
Flamborough Hd.
Kingston upon Hull
Goole
Spurn Pt.
Grimsby
MANCHESTER
Outer Dowsing
Swarte Bank
Cromer Knoll
Inner Dowsing
The Wash
Boston
Cromer
Kings Lynn
Great Yarmouth
Lowestoft
Southwold
Orfordness
Ipswich
Felixtowe
Harwich
LONDON
Southend
Woolwich
Gravesend
Chatham
Margate
Ramsgate
Deal
Dover
Folkestone
Dungeness
Newhaven
Brighton
Beachy Hd.
PORTSMOUTH
Southampton
I. of Wight
Owers
St. Catherine Pt.
Durlstone Hd.
Royal Sovereign
Dover P.
Calais
C. Grisnez
Boulogne
Etaples
Berck
Somme
Abbéville
Tréport
Dieppe
St. Pierre
Fécamp
C. d'Antifer
LE HAVRE
Pte de Barfleur
CHERBOURG
Barfleur
Le Havre
Ostende
Brügge
ANTWERPEN
Nieuport
Dunkerque
Gravelines
Zeebrugge
Terschelling
Vlieland
Texel
Helder
Wallentsoog
Petten
Egmond
Ijmuiden
ZUIDER-
SEE
AMSTERDAM
Katwyk (Rhein-Mdg.)
Scheveningen
Gravenhage
ROTTERDAM
Hoek van Holland
Willemstad
Vlissingen
Schouwen
Haaks
Hl.-Tn.
Maas
Scheldt
Lillo
Lillevoetsluis
Lille
BRÜSSEL
BELGIEN
HERKANAL
FRANKREICH
Brest
Nantes
BISCAYA
SPANIEN
ITALIEN
Gibraltar
MAROKKO
ALGIER
ÖSTERREICH-UNGARN
RUMÄ
Cattaro
BULGAR
Saloniki
GRIECHEN
LAND
„U20"
„U35"
„U39"
„U33"
52-54
51
57
58
56
49
20.IX.
6.IX.
8./9.IX.
12ⁿ nachts
6.IX. 4ⁿ Vm.
11.IX.
12.IX.
13.IX.
10.IX.
8.IX.